



Haaga-Helia  
ammattikorkeakoulu Oy

## Belt and Road –aloitteen vaikutukset Euroopan unionissa

Tittanoora Martikainen

Opinnäytetyö

Johdon assistenttityön ja kielten  
koulutusohjelma

2018



<b>Tekijä</b> Tittanoora Martikainen	
<b>Koulutusohjelma</b> Johdon assistenttityön ja kielten koulutusohjelma	
<b>Raportin/Opinnäytetyön nimi</b> Belt and Road –aloitteen vaikutukset Euroopan unionissa.	<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 45
<p>Uutiset kertovat Kiinan kasvavasta roolista maailmantaloudessa ja -politiikassa, kiinalainen popkulttuuri on nousevassa trendissä ja kiinaa opiskellaan enemmän. Kiinan vaikutus on ottamassa jalansijaa eri alueilla, ja kaikilta yhteentörmäyksiltä ei voida välttyä. Erilaiset kulttuuriset taustat idässä ja lännessä tuottavat erilaisia tapoja tehdä politiikkaa ja sopimuksia, erilaisia arvoja ja toimintatapoja, mutta tavoitteet ovat samat molemmilla puolilla: tuottaa etuja omalle puolelle ja saada hyvää mainetta.</p> <p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia, millaisia vaikutuksia Kiinan Belt and Road -aloitteella (BRI) on Euroopan unionissa. Aihe on omavalintainen ja tekijän omaan kiinnostukseen perustuva, ja tutkimus on toteutettu laadullisena kirjallisuuskatsauksena vapaasti saatavaa verkkomateriaalia hyväksi käyttäen syksyllä 2018.</p> <p>Teoreettisessa osuudessa esitellään Euroopan unioni ja Belt and Road -aloite. Siitä jatketaan materiaalin esittelyllä ja yhteenvedoilla, joilla pyritään rakentamaan kuva nykytilanteesta Euroopassa. Pohdinnassa mietitään tulevaisuutta sekä oppimisprosessia. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että BRI:llä on sekä lyhyen että pitkän tähtäimen positiivisia vaikutuksia, mutta myös vakavia haasteita. EU ei ole riittävän yhtenäinen muodostaakseen kunnollista yksimielistä vastapainoa Kiinan kanssa neuvotellessa. Nyt Kiina on pyrkinyt neuvottelemaan joka maan kanssa erikseen erilaiset sopimukset, ja heikot maat jäävät alakynteen.</p>	
<b>Asiasanat</b> Kiina, EU, Euroopan unioni, Belt and Road Initiative, OBOR, BRI	

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Suunnittelu ja toteutus.....	3
2.1	Menetelmä ja aineisto .....	3
2.2	Alustavat kysymykset.....	4
2.3	Aikataulu ja avainkäsitteet.....	5
3	Käsitteiden määrittely .....	6
3.1	Euroopan unioni.....	7
3.1.1	Motivaationa Euroopan rauhoittaminen .....	8
3.1.2	Ensimmäiset ylikansalliset yhteisöt .....	9
3.1.3	Yhteisö laajenee .....	10
3.1.4	Uusia haasteita ja saavutuksia.....	11
3.1.5	EU:n tavoitteet ja arvot.....	12
3.2	Belt and Road –aloite.....	13
3.2.1	Historia.....	14
3.2.2	Tavoitteet.....	16
3.2.3	Haasteita ja kysymyksiä.....	17
4	BRI:n vaikutukset Euroopan unionille .....	21
4.1	Kiina-raham haasteita .....	21
4.2	BRI ja EU:n turvallisuus .....	22
4.3	Kiinan kaupan häiriöiden vaikutukset BRI-maille .....	23
4.4	Kiina ja Euroopan valtiot .....	25
4.4.1	Suomi esimerkkinä.....	26
4.4.2	Muu Eurooppa .....	26
4.5	Eurooppa ja uusi Silkkitie .....	28
4.5.1	Kiinan rooli Euroopassa .....	28
4.5.2	Kiinnostus Euroopassa .....	29
4.6	Esimerkki Kreikasta .....	31
4.6.1	Kiinan investoinnit Kreikassa.....	31
4.6.2	Haasteita.....	32
5	Pohdinta.....	34
5.1	Miltä tilanne näyttää? .....	35
5.2	Miltä tulevaisuus vaikuttaa? .....	37
5.3	Luotettavuus .....	38
5.4	Opinnäytetyöprosessin ja oman työskentelyn arviointi .....	39
	Lähteet .....	41

# 1 Johdanto

Opinnäytetyöni käsittelee Kiinan ja Euroopan unionin välisiä suhteita, tarkennettuna Belt and Road –aloitteen vaikutuksia EU:n alueella. Aiheen ajankohtaisuudesta kertoo muun muassa uutiset sekä kotimaassa että ulkomailla, ja se, että European Union Institute of Security Studies (EUISS) on keväällä 2018 aloittanut artikkelisarjan Along the road. Ajankohtaisuudesta huolimatta aihe on valittu puhtaasti oman oppimisen ja mielenkiinnon kannalta, toki maailman tapahtumia seuraten. Suoritin vaihto-opintojeni aikana Brysselissä kurssit Euroopan unionin rakenteesta ja historiasta, sekä sen toiminnasta ja tavoitteista. Kiinaan tutustuin alustavasti kiinankursseilla Haaga-Heliassa, ja myöhemmin työharjoittelussa Suomen konsulaatissa Genevessä näin Kiinan toimintaa YK:ssa. Tältä pohjalta kehittyi mielenkiinto aiheeseen.

Sen jälkeen, kun presidentti Xi Jinping toi julki Belt and Road –aloitteen Kazakstanissa syyskuussa 2013, on uutisoitu sen pohjalta eri projekteista ja sopimuksista Kiinan ja muiden valtioiden välillä. Kiina pyrkii yksinkertaistamaan ja nopeuttamaan logistiikkaa Euroasian mantereella ja sitä kautta kasvattamaan omaa talouskasvuun sekä myös vaikutusvaltaansa tällä alueella. Tämä näkyy maailmanpolitiikassa ja erilaisissa julkisen ja yksityisen puolen sopimuksissa. Assistentin näkökulmasta on hyvä tietää, mistä on kysymys ja minne ollaan menossa, etenkin jos on kiinnostunut työskentelemään kansainvälisissä yrityksissä ja organisaatioissa.

Tämä opinnäytetyö osaltaan syventää kieliopintoihin liittyvää maan tuntemista ja auttaa ymmärtämään tapahtumia ja realiteetteja kentällä. Asioiden väliset yhteydet selvenevät ja eri yksityiskohtien vaikutus kokonaisuuteen tulee paremmin näkyviin. Pohjimmiltaan kyse on sekä samanlaisista että erilaisista arvoista ja prioriteeteista, jotka näkyvät valtioiden välisissä sopimuksissa ja yhteistyössä; miten valtiot joko pitävät puoliaan neuvotteluissa tai eivät, ja miten vahva valtio pystyy ajamaan etujaan monella eri rintamalla.

Kiinan viestintä ja toiminta antavat välillä ristiriitaisia viestejä. Kiina toistaa usein mantraansa rauhanomaisesta noususta maailmanvallaksi, mutta toisaalta vahvistaa armeijaansa ja hamuaa merialueita vähintäänkin kyseenalaisin toimin. Kiinan projekteja esimerkiksi konttisatamien rahoittamisessa eri puolilla mannerta voidaan tulkita eri tavoin. Ne voivat toimia kauppaa ja talouden kasvua edistävänä kaikkia osapuolia hyödyttävänä Kiinan kädenojennuksina. Toisaalta Kiinan kontrolloimat satamat voisivat toimia myös kiinalaisen armeijan tukikohtina sekä yhtenä välineenä isäntämaan kontrolloimiseen tarpeen niin vaatiessa. Kiina tarjoaa useimmiten lainarahaa, ei lahjoitusrahaa. Jos saaja ei pysty maksamaan velkojaan, on loogisena seurauksena, että Kiina omistaa kyseisen sataman,

öljyputken tai muun sellaisen. Tämä voisi antaa Kiinalle jalansijaa isäntämaan hallituksen päätöksentekoon.

Historiankirjoista tuttu Silkkitie ei koskaan ollut Kiinan tai minkään muunkaan yksittäisen maan kontrollissa. Nykyinen aloite ja sen toteutus taas on hyvin pitkälle sitä. Rakentamisella on taipumus tapahtua pääasiassa kiinalaisella rahalla, kiinalaisella työvoimalla ja kiinalaisten alihankkijoiden kanssa. Liikkuva valuutta on usein Kiinan renminbi ja sijoituspankki Kiinan kontrolloima AIB. Kukaan tuskin olettaa, että Kiina puhtaasti altruistisin motiivein olisi maailmaa parantamassa. Hallituksen päätoiminen tehtävä on valtion pystyssä pitäminen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan kansan pitäminen riittävän tyytyväisenä, mikä puolestaan vaatii Kiinan viennin ja energiatalouden turvaamista monella eri suunnalla. Tähän tarpeeseen astuu uusi, moderni Silkkitie.

## 2 Suunnittelu ja toteutus

Tämä opinnäytetyö on jatkumoa ja kehittymistä osalle assistentin tehtävistä, joita tein työharjoittelujen aikana, kuten virallisten dokumenttien tiivistämistä ja yhteenvedon kirjoittamista, tosin suuremmassa mittakaavassa. Muita assistentin työnkuvaan suoraan kuuluvia osa-alueita ovat muiden muassa tiedonhankinta, asiasisällön selittäminen, itseohjautuvuus ja aikataulun hallinta.

Opinnäytetyön rakenne on seuraavanlainen: ensin selostetaan EU:n historiaa ja rakennetta sekä sitä, miten se toimii ja mitkä ovat sen tavoitteet ja nykytila. Sitten esitellään Belt and Road -aloite. Sen jälkeen syvennyttään aineistoon BRI:n vaikutuksista Euroopan unionille ja yritetään vetää jonkinlaisia yleisempiä johtopäätöksiä kokonaisuudesta. Lopussa on pohdintaa ja spekulointia sekä arvioidaan omaa oppimista ja opinnäytetyön prosessia.

### 2.1 Menetelmä ja aineisto

Kuvaileva narratiivinen kirjallisuuskatsaus valikoitui menetelmäksi, koska sen avulla voidaan rakentaa laaja-alaista kokonaiskuvaa jostakin asiakokonaisuudesta ilman että aineistoa olisi seulottu erityisen systemaattisesti (Salminen 2011. 3, 6.). Se ei ole tieteellisesti pitävin mahdollinen menetelmä, mutta sopii tähän oppimisen kannalta, ja tämä oli päätavoitteena koko työssä.

Aineistoa rajasi kovin edellytys vapaasta saatavuudesta ilman maksumuuria sekä aiheen osuvuus. Erityisesti maksumuurin taakse jäi useampi mielenkiintoiselta vaikuttava artikkeli ja analyysi. Lähteinä on käytetty julkisia materiaaleja, joita löytyy verkosta. Euroopan unioni on julkaissut jonkin verran materiaalia verkossa ja eri organisaatiot, kuten European Think-tank Network on China (ETNC), ovat julkaisseet erilaisia analyysejä. Olen pyrkinyt löytämään kohdennettua materiaalia, ja tein hakuja useissa AMK kirjaston tietokannoissa. Google Scholarin osuvimmat olivat lähinnä samoja, joita näistä edellisistä oli jo löytynyt. Näiden lisäksi tein haut EU:n julkaisuista, ja think tank -ajatushautomot löytyivät näiden hakujen sivutuotoksena. Käytetyt tietokannat on koottu taulukkoon 1. On kuitenkin huomioitava, että monetkaan eurooppalaiset Kiina-asiantuntijat eivät ole perehtyneet nimienomaan EU:n toimintatapoihin, joten monet materiaalit ovat melko lailla EU:n omaa tuotantoa tavalla tai toisella.

Taulukko 1. Käytetyt tietokannat

<b>Näistä tietokannoista löytyi materiaalia:</b>
Web of Science
Elsevier ScienceDirect Freedom Collection
Google Scholar
EU:n julkaisut: publications.europa.eu

Ensin tehtiin tiedonhakuja eri tietokannoissa. Tietokannat valittiin sillä perusteella, että kuvauksesta päätellen voisi sisältää tutkimustietoa Euroopan unionista, Kiinasta, politiikasta ja taloudesta. Hakusanoina oli European Union, China, Belt and Road initiative, sekä One Belt One Road Initiative. Hakutuloksista valittiin ne, joiden sisältö vaikutti kohdennetulta. Valitsematta jäivät ne tutkimukset ja artikkelit, joissa aihetta kenties on käsitelty sivulauseissa. Joitakin tietokantoja karsiutui pois, koska niistä ei löytynyt materiaalia. Julkaisu- vuosi valittiin ensisijaisesti 2017-2018 sillä perusteella, että vaikka aloite onkin julkaistu jo vuonna 2013, vasta myöhemmin voidaan nähdä ja arvioida sen vaikutuksia. Tavoitteena oli löytää mahdollisimman uusia tutkimuksia, koska vanhemmat lähteet olivat pitkälle spekulatiivisia. Käytännössä kuitenkin jotkut perusteellisemmat analyysit olivat aikaisemmilta vuosilta, ja ne hyväksyttiin mukaan.

Kaikkea käytettävää materiaalia ei ollut mahdollista löytää järjestelmällisillä tietokantahauilla. Jotkin vuosien vähittäisen taustatyön aikana löydetyt lähteet saattoi löytää uudelleen vain, jos tiesi mitä hakee, mistä päin internetiä etsiä ja mistä yhteydestä. Jotain materiaalia löytyi jonkin toisen linkeistä tai viittauksista, ilman että ne tulivat vastaan tietokantahauissa.

## 2.2 Alustavat kysymykset

USA:n poteroituttua itsekseen (sallittakoon tässä puhekielinen ilmaus) maailman asioita tulee kuitenkin viedä eteenpäin kansainvälisessä yhteistyössä. Kiina on havainnut laajenevan vaikutusvaltaisuuden ja noussut ottamaan enemmän vastuuta usealla eri sektorilla. Miltä Kiinan johtama maailma tulee näyttämään? Mikä EU:n rooli tulisi ja voisi olla tässä? Talous, kauppa ja niihin liittyvät sopimukset pyörittävät arkipäivää ja toimeetuloa. Onko sillä loppujen lopuksi merkitystä, mitä arvoja kannatat, jos etiikkasi vuoksi taloudellinen ti-

lanne heikkenee? Onko samojen arvojen vaatiminen länsimaista ylellisyyttä tai imperialismia? Millä tavoin Kiina pyrkii vaikuttamaan EU:hun? Onko sieltä päin arvomarkkinointia? Tällaiset kysymykset risteilivät mielessä työhön ryhdyttäessä.

Kuitenkin työn mittaan kysymykset yksinkertaistuivat konkreettisempiin asioihin, kuten mikä on tilanne nyt, millaisia projekteja ja sopimuksia eri puolilla EU:ta. Onko saatu jo jotain näkyviä tuloksia saatu aikaan? Onko ollut vaikeuksia tai havaittu turvallisuusriskejä? Nämä viitoittivat materiaalin käsittelyä.

Pohdittavaksi jääkin sitten oma liutansa kysymyksiä; mihin tämä näyttää menevän? Mitä valtaa Kiinalla olisi tulevaisuudessa? Mitä kenties tulisi tapahtua, jotta Eurooppa saisi paremman hyödyn tai välttyisi onnettomuudelta? Entä mitä sitten, jos Kiinan taloudessa satuu jotain odottamatonta? Selvää on, ettei yksinkertainen opinnäytetyö pysty perin kattavasti kaikkea tätä käsittelemään, mutta yritys tulee olemaan hyvä oppimisen kannalta.

### **2.3 Aikataulu ja avainkäsitteet**

Lähdemateriaalin keruu alkoi käytännössä keväällä 2017 työharjoittelun aikana, ja oli mukana muun elämän ohella ilman kovin tarkkoja rajauksia. Keväällä 2018 aineiston keruu ja läpikäynti oli systemaattisempaa ja tarkennetumpaa. Tarkoitus oli saada valmista kesän 2018 aikana, mutta syksyllä 2018 tein vielä uudet haut tietokannoista ja kirjoitin kaiken uudeksi aiheen vielä tarkentuessa. Avainkäsitteitä ovat Euroopan unioni sekä Belt and Road Initiative (BRI), joka ennen vuotta 2016 kulki nimellä One Belt, One Road Initiative.



### 3 Käsitteiden määrittely

Euroopan unionista on valtavasti materiaalia tarjolla oppikirjoista artikkeleihin ja internetsivustoihin. Euroopan unioni tarjoaa itse selvitykset historiastaan ja toiminnastaan. Se on ainutlaatuinen ja erikoinen kokonaisuus, jonka perusteellinen ymmärtäminen todella vaatii jonkinlaista perehtymistä asiaan. Siksi se jääkin monelle hataraksi mielikuvaksi ja kimpuksi huhuja. Tämän kirjoittaja koki ymmärtävänsä asioita vasta suoritettuaan kaksi kurssia aiheesta ja seurattuaan luennoitsijan kanssa käytyjä väittelyitä. EU:sta ja sen tulevaisuudesta on monta eri näkemystä; todellisuus sijoittuu kuitenkin jonnekin kansallisvaltioiden ja liittovaltion välille. Kuten Mark Corner selostaa läpi koko kirjansa *The European Union. An Introduction*, kumpikaan ääripää ei sellaisenaan ole kattava eikä riittävä esitys siitä tänään, eikä vielä huomennakaan.

Belt and Road -aloitteen määrittelyn hankaluus nousee ensisijaisesti siitä, ettei sitä ole virallisesti määriteltä kunnolla oikein missään. Belt and Road Initiative eli BRI on melko laaja käsite, joka kattaa suuren määrän erilaisia toimintoja ja sopimuksia, sekä valtioiden että yritysten välisiä. Presidentti Xi Jinping tiivistää näin:

”Kiina tulee aktiivisesti edistämään kansainvälistä yhteistyötä Belt and Road -aloitteen kautta. Näin tehdessämme toivomme, että saavutamme toimintatapojen, infrastruktuurin, kaupan ja rahoituksen yhteen liitettävyyttä sekä ihmisten välisiä yhteyksiä, ja että siten rakennamme foorumin kansainväliselle yhteistyölle luodaksemme uusia eteenpäin vieviä voimia yhteiselle kehitykselle.” (OECD 2018, 62)

Ei ole olemassa kovin tarkkaa määritelmää siitä, mitä se sisältää, ei ole tietoa tai määritelmää budjetista, eikä tarkkaa aikataulua annettu. Se poikkeaa tavallisista projekteista ja hankkeista. Kaiken kaikkiaan vaikuttaa siltä, että BRI on enemmänkin aiesuunnitelma, tai jonkinlainen suunnan osoittaja ja hankkeiden ”laillistaja”. Melkein mikä tahansa infrastruktuurin kehittämiseen liittyvä projekti toisen valtion alueella voidaan hyvin lukea BRI-projektiksi, viimeistäänkin jos Kiina virallisessa viestinnässään niin mainitsee. On hyvä myös muistaa, että maareittejä käyttävän modernin Silkkiteien rinnalla Kiina on järjestelmässä merireittien kokonaisuutta, jonka nimenä on Maritime Silk Road Initiative (MSRI), ja joka julkaistiin vain vähän BRI:n jälkeen (marraskuussa 2013). Ne limittyvät sujuvasti ja täydentävät toisiaan.

Nämä eroavaisuudet heijastelenevat kummankin kulttuurisen alkuperän hyväksi havaitsemissa periaatteita. Eurooppalainen systeemi nojautuu vahvasti läpinäkyvyyteen, informaation jakoon, selkeisiin suunnitelmiin ja yhteiseen päätöksentekoon, sekä vastuullisuuteen

tehdyistä päätöksistä. Kiinalainen systeemi vaikuttaa käytännöllisesti antavan vapaat kädet soveltaa kattoideaa kulloisiinkin tilanteisiin aina havaitun tarpeen mukaan.

### 3.1 Euroopan unioni

Euroopan unioni (EU) on maailman suurin kauppaliittouma ja poliittinen unioni. Perustamisen lähtökohtia oli vakauttaa maanosa ja luoda sisämarkkinat vapaakaupalle. EU on sitoutunut edistämään maailmankaupan vapauttamista alueensa ulkopuolella, sekä auttamaan kaikenlaisten katastrofien uhreja. EU on jäsenmaidensa kanssa maailman suurin humanitaarisen avun antaja. EU harjoittaa myös tärkeää diplomatiata kansainvälisesti edistämällä ihmisoikeuksia, oikeusvaltioperiaatteita, vakautta ja hyvinvointia. EU:ssa noudatetaan edustuksellista demokratiaa, se tarkoittaa, että kansalaisilla on suoraan valitut edustajansa Euroopan parlamentissa ja jäsenvaltioiden hallituksilla omat edustajansa Eurooppa-neuvostossa ja EU:n neuvostossa. Euroopan komissio edustaa koko EU:n etuja. Päätöksenteossa pyritään läpinäkyvyyteen ja avoimuuteen. Kansalaisten toivotaan aktiivisesti ottamaan osaa ja antamaan palautetta sekä ehdottamaan parannuksia, muun muassa kansalaisaloitteen kautta. (Euroopan unioni 2018)

Euroopan unionin lippu otettiin käyttöön ensimmäistä kertaa vuonna 1955 Euroopan neuvoston toimesta. Neuvosto oli perustettu edistämään ihmisoikeuksia ja eurooppalaista kulttuuria. Vuonna 1985 Euroopan yhteisön johtajat päättivät ottaa lipun EY:n käyttöön, josta se sitten tuli myös EU:n viralliseksi lipuksi. Kuten kuvasta 1 näkee, lippu on hyvin yksinkertainen, väriltään sininen, ja siinä on 12 kultaista tähteä ympyrässä. Se symboloi Euroopan yhtenäisyyttä ja eurooppalaista identiteettiä. (Euroopan lippu 2018)



Kuva 1. Euroopan unionin lippu (commons.wikimedia 2008)

### 3.1.1 Motivaationa Euroopan rauhoittaminen

Euroopan unioni – ja siihen johtaneet organisaatiot – on paras yritys pitää massiivinen sota poissa tältä mantereelta. Sodan kokeneet ja sitä välittömästi seuranneet sukupolvet kokivat uuden sodan uhkan hyvin konkreettisena, eivätkä halunneet sen kaltaisen tragedian toistuvan enää koskaan. He näkivät vaivaa rakentaakseen säännöt ja rajat, joiden puitteissa sota ei olisi enää mahdollinen, mutta yhteiskunta voisi silti kukoistaa. Vanhimmat noista sukupolvista eivät suurta sotaa enää Euroopassa nähneet omana elinaikanaan, joten siltä osin heidän toiveensa ja tavoitteensa ovat toteutuneet. Mitä enemmän aikaa sodasta on kulunut, sitä abstraktimmalta ajatus sodasta tuntuu, kun sitä ei ole itse kokenut. Uudemmat sukupolvet eivät välttämättä usko mahdolliseksi sitä, että tutut sivistysvaltiot saattaisivat nähdä sodan tarpeellisena strategiana myös täällä meidän kotipiorteilamme. Kun eurooppalaiset valtiot ovat riittävässä määrin riippuvaisia toisistaan ja samaan aikaan kasvattavat talouttaan ja parantavat elinolosuhteitaan, ei mikään yksittäinen valtio sisältäpäin ole motivoitunut hyökkäämään toistaan vastaan. Kuten kuva 2 osoittaa, melkein koko Euroopan maantieteellinen alue on EU:n alaista. Riittävän yhtenäisenä Eurooppa olisi vahva vastus myös ulkopuolista aggressiota vastaan. Brexitin aikana ja Euroopan sisäisen yhtenäisyyden muutenkin häilyessä nousee kysymys minkälaisen viestin se antaa ulkovaltioille. Euroopan unionin tunnuslause ”Moninaisuudessaan yhtenäinen” ei ole koskaan ollut yhtä hataralla pohjalla kuin viime vuosina.



Kuva 2. EU:n jäsenvaltiot 2014 (commons.wikimedia 2014)

### 3.1.2 Ensimmäiset ylikansalliset yhteisöt

Euroopassa oli ollut erinäisiä sotia halki historian, mutta 1900-luvun maailmansotien jälkeen oli aika riittävän kypsä selkeille ratkaisuille. Eurooppa oli vaikean kysymyksen edessä; miten estää juuri koetun tragedian toistuminen tulevaisuudessa. Kuolleita oli arviolta 73 miljoonaa maailmanlaajuisesti jo pelkästään Toisen maailmansodan jäljiltä (Wikipedia, Toinen maailmansota). Eurooppa oli raunioina ja Saksa jaettu. Mantereella oli valtavasti yhdysvaltalaisia sotilaita ja itäinen Eurooppa oli Neuvostoliiton vaikutusvallan alla. Ranska ja Iso-Britannia tarvitsivat kipeästi strategian turvallisuutensa varmistamiseksi, ja kaikkialla oli huutava tarve saada maanosa jälleenrakennetuksi.

Energiantuotannosta 90% tuli hiilestä, ja terästä tarvittiin teollisuuteen. Ajatus oli, että jos maiden hiilen ja teräksen saatavuutta kontrolloitaisiin ylikansallisella elimellä, olisi mahdollista, että jokin yksittäinen maa pystyisi valmistelemaan ja aloittamaan sotaa muita vastaan. Pääideana oli pitkäaikaisten kilpailijoiden Ranskan ja Saksan tekeminen riippuvaisiksi toisistaan, samalla kun luotaisiin tukitoimet Euroopan talouden elpymiselle. (European Union 2018; oecd.org) Tämän ajatuksen esitti ensimmäisenä Ranskan silloinen ulkoministeri Robert Schumann 9.5. vuonna 1950, johon perustuu kalenterimme Eurooppapäivä, ja jota pidetään Euroopan unionin syntyhetkenä (Euroopan unioni 2018).

Yhdysvallat jakoi Marshall-apua Eurooppaan yhteensä noin 5 miljardin euron arvosta saadakseen sen nousemaan takaisin jaloilleen, ja luodakseen vahvat siteet Euroopan ja lännen välille. Apua vastaanottaneet Länsi-Euroopan maat muodostivat Euroopan taloudellisen yhteistyöjärjestön (OEEC) vuonna 1948, joka toimi pohjana vuonna 1951 perustetulle Euroopan teräs- ja hiiliyhteisölle. Siihen kuului kuusi jäsenvaltiota: Alankomaat, Belgia, Italia, Luxemburg, Ranska ja Länsi-Saksa. Tästä alkoi Euroopan maiden taloudellinen ja poliittinen yhteistyö, joka johti lopulta nykyisin tuntemaamme Euroopan unioniin. (European Union 2018; oecd.org)

Vuonna 1957 perustettiin samojen valtioiden kesken Rooman sopimuksella kaksi muuta yhteisöä: Euroopan talousyhteisö ja Euroopan atomienergiayhteisö. Euroopan yhteisöistä tuli maailman suurin kehitysavun antaja köyhemmille maille vuonna 1963 solmitun sopimuksen jälkeen. Avun saantiehtona oli ihmisoikeuksien kunnioittaminen vastaanottavissa maissa. Vuonna 1967 nämä kolme yhteisöä yhdistettiin Euroopan yhteisöksi (EY), joka tuontitullit poistettuaan vuonna 1968 tuli maailman suurimmaksi kauppayhteisöksi. (Wikipedia: Euroopan unionin laajentuminen; Euroopan unioni 2018)

### 3.1.3 Yhteisö laajenee

Vuonna 1973 mukaan liittyivät Irlanti, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta. Aluekehitysrastahasto perustettiin 1974 ja se alkoi siirtämään rahaa rikkailta alueilta vähävaraisemmille työnsaannin ja infrastruktuurin kehittämiseen sekä houkuttelemaan investointeja. Tämän kaltainen toiminta on ottanut myöhemmin noin kolmanneksen EU:n kokonaiskuluista. 1979 EU:n kansalaiset saivat ensimmäistä kertaa äänestää jäsenet Euroopan parlamenttiin. Muita liittyjiä olivat Kreikka 1981 ja Espanja ja Portugali 1986. Samana vuonna laadittiin yhtenäisasiakirja, joka tähtäsi yhtenäismarkkinoihin poistamalla kaupankäynnin esteet EU:n sisäisten rajojen ylitse. Se myös antoi parlamentille enemmän sananvaltaa, samoin kuin EU:lle enemmän valtaa ympäristöasioissa. (Wikipedia: Euroopan unionin laajentuminen; Euroopan unioni 2018)

Entinen Itä-Saksa liittyi vuonna 1990 Länsi-Saksaan ja samalla Euroopan unioniin. Maastriichtin sopimus muutti virallisesti nimen Euroopan unioniksi 1992 ja samalla sovittiin säännöistä yhteiselle valuutalle, ulko- ja turvallisuuspolitiikalle ja yhteistyölle sisäisissä ja oikeusasioissa (EUR-Lex, 2018). Yhteismarkkinat saatiin vihdoinkin toimimaan 1993 ja sen ansiosta tavarat, työvoima, palvelut ja raha voivat liikkua vapaasti EU:n alueella. Itävalta, Ruotsi ja Suomi liittyivät EU:hun vuonna 1995. Samana vuonna ensimmäiset seitsemän maata ottivat käyttöön Schengenin sopimuksen, jonka ansiosta Schengen-alueen sisällä ei tarvita passintarkastuksia. (Wikipedia: Euroopan unionin laajentuminen; Euroopan unioni 2018) Myöhemmin muitakin maita liittyi mukaan alueeseen, ja kuten kuva 3 osoittaa, nykyään melkein koko EU kuuluu siihen, ja sen lisäksi mukaan ovat liittyneet Sveitsi, Norja, Liechtenstein ja Islanti.



Kuva 3. Schengenin passivapaa alue (commons.wikimedia 2012)

12 EU:n jäsenmaata otti käyttöön yhteisen valuutan, euron, vuonna 2002. Ensimmäinen EU:n rauhanturvaoperaatio käynnistettiin 2003 Balkanilla kun EU:n joukot tulivat Naton yksiköiden tilalle. Kymmenen jäsenmaata liittyi kerralla 2004: Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Slovakia, Slovenia, Tšekki, Unkari ja Viro. Euroopan perustuslaista yritettiin sopia, mutta kaikki eivät allekirjoittaneet sitä. Bulgaria ja Romania liittyivät EU:hun 2007. (Wikipedia: Euroopan unionin laajentuminen; Euroopan unioni 2018).

### **3.1.4 Uusia haasteita ja saavutuksia**

Monilla jäsenvaltioilla on ollut taloudellisia vaikeuksia 2010-luvulla. EU auttoi useita jäsenvaltioita selviytymään, ja perusti pankkiunionin turvaamaan pankkeja (Euroopan unioni). 2012 kansalaiset saivat käyttöönsä eurooppalaisen kansalaisaloitteen, jolla tavalliset kansalaiset voivat vaikuttaa suoraan EU:n politiikkaan. Mikäli aloite saa vähintään miljoona allekirjoitusta, ottaa komissio sen harkintaansa. Tämän kirjoittamisen aikana aloitteita on avoinna esimerkiksi vähemmistöjen, pysyvän EU-kansalaisuuden sekä ruoan merkitsemiseksi non-vegetarian/vegetarian/vegan puolesta. Komissioon on edennyt glyfosaatin kieltoaloite vuodelta 2017, ja se on listallaan tuorein. (Eurooppalainen kansalaisaloite 2018)

EU sai Nobelin rauhanpalkinnon 2012 yli 60 vuoden työstä rauhan, demokratian ja ihmisoikeuksien eteen Euroopassa. Kroatia liittyi 2013, ja samana vuonna sovittiin, ettei eläinkokeilla testattua kosmetiikkaa myydä Euroopassa. 2014 julkistettiin investointiohjelma, jolla on tarkoitus luoda jopa 1,3 miljoonaa työpaikkaa. Seuraavana vuonna EU järjesti suuret tuet Kreikalle sen talousvaikeuksissa. Pariisissa tapahtui terrori-isku ja pakolaisaallot saapuivat Eurooppaan. Schengen-alueen rajavalvontaa pyrittiin tehostamaan. 2016 tapahtui lisää terrori-iskuja, tällä kertaa Brysselissä. Yhdistynyt kuningaskunta äänesti EU:sta eroamisen puolesta, mutta pysyi jäsenenä, kunnes ehdoista sovittiin. Euroopan raja- ja merivartiosto käynnisti virallisen toiminnan raja-alueiden turvaamiseksi. Komissio vahvisti EU:n valmiuksia torjua terrorismin rahoitusta. 2017 tapahtui vielä terrori-iskuja. EU:ssa on nyt 27 jäsenmaata. Yhteisissä kokouksissa on käsitelty sisäistä ja ulkoista turvallisuutta, työmarkkinoita ja sosiaaliturvajärjestelmiä ja ympäristöasioita. Japanin kanssa tehtiin vapaakauppasopimus ja EU:n ja Kanadan välillä tuli voimaan väliaikainen talous- ja kauppasopimus. (Euroopan unioni 2018)

2018 käynnistettiin EU-Kiina-matkailuvuosi. Tarkoituksena on lisätä sekä matkailua että investointeja, ja antaa mahdollisuus kummankin kansalaisille tutustua toisiinsa ja oppia ymmärtämään toisiaan paremmin. (Euroopan Unioni 2018)



Kuva 4. EU-Kiina-matkailuvuoden logo (ECTY 2018)

### 3.1.5 EU:n tavoitteet ja arvot

Euroopan unioni on julkaissut EU:n viralliset tavoitteet ja arvot, jotka on koottu alla olevaan taulukkoon 2. Tässä mainittujen arvojen EU katsoo olevan olennainen osa eurooppalaista elämäntapaa, ja tavoitteet ilmaisevat unionin päämäärän. Ne kaikki on kirjattu EU:n perusoikeuskirjaan ja vahvistettu Lissabonin sopimuksessa. (Euroopan unioni 2018)

Taulukko 2. EU:n arvot ja tavoitteet (Euroopan unioni 2018)

Arvot	Tavoitteet
Ihmisarvo. Kaikkien perusoikeuksien perusta.	Edistää rauhaa, eurooppalaisia arvoja ja elämäntapaa.
Vapaus. Sananvapaus, uskonnonvapaus, kokoontumisvapaus, liikkumisen vapaus, yksityiselämän kunnioittaminen ja tiedonvälityksen vapaus.	Tarjota vapauden, oikeuden ja turvallisuuden alue ilman sisärajoja.
Demokratia. Oikeus asettua ehdolle ja äänestää Euroopan parlamentin vaaleissa, samoin asuinmaassaan tai alkuperäisessä kotimaassaan.	Kestävä kehitys pohjanaan tasapainoinen talouskasvu ja hintavakaus, täystyöllisyyttä ja sosiaalista edistystä tavoitteleva kilpailukykyinen markkinatalous sekä ympäristön suojeleminen.
Tasa-arvo. Kaikkien kansalaisten yhdenvertaisuus lain edessä.	Torjua sosiaalista syrjintää ja syrjäytymistä.
Oikeusvaltioperiaate. Jäsenvaltiot ovat vapaaehtoisesti ja demokraattisesti sopineet perussopimuksista ja kaikki EU:n toiminta saa oikeutuksensa niistä. Oikeutta ylläpi-	Edistää tieteellistä ja teknologista kehitystä.

tää riippumaton oikeuslaitos, jolle jäsenmaat ovat antaneet lopullisen tuomioval- lan.	
Ihmisoikeudet. Oikeus suojeluun syrjin- nältä, oikeus henkilötietojen suojaan ja oi- keus saada asiansa tuomioistuimen käsi- teltäväksi.	Edistää taloudellista, alueellista ja sosiaa- lista yhteenkuuluvuutta ja valtioiden välistä yhteisvastuuta.
	Kulttuurien ja kielten monimuotoisuuden kunnioittaminen.
	Talous- ja rahaliitto rahayksikkönään euro.

Euroopan komission teettämän Flash Eurobarometer 450:n (2017) mukaan muu maailma näkee Euroopan unionin pääasiassa positiivisessa valossa. Muun muassa demokratia, oi-  
keusvaltioperiaate ja ihmisoikeudet on mainittu EU:n parhaiksi puoliksi. Toisen tutkimuk-  
sen mukaan (Standard Eurobarometer 88 2018, 101) EU-kansalaiset itse kokevat EU:n  
joko positiiviseksi tai neutraaliksi (poikkeuksena vain Kreikka), joten voidaan arvella kan-  
salaisten olleen melko tyytyväisiä kuitenkin EU:hun tutkimusaikana (2017). EU on selke-  
ästi arvoyhteisö ja sellaisena se myös nähdään ulkopuolella. Jos Euroopan unioni joustaa  
arvoistaan, mitä jää jäljelle?

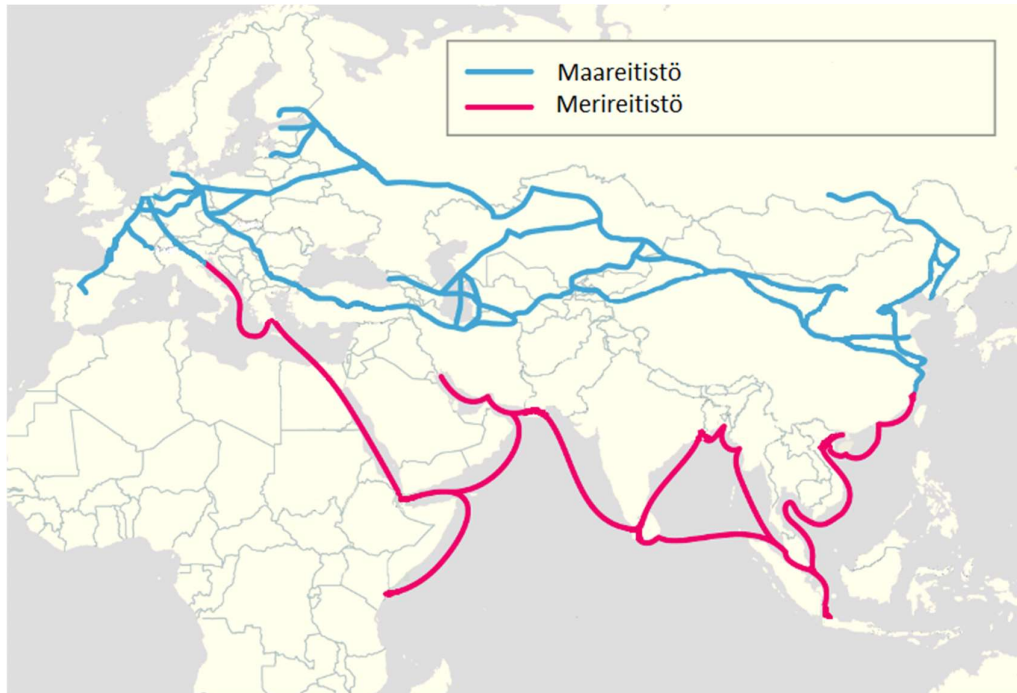
### 3.2 Belt and Road –aloite

Belt and Road -aloite (Belt and Road Initiative - BRI) on luonnollinen jatke Kiinan vuonna  
1999 lanseeraamalle Going Out -politiikalle, jonka tarkoituksena on kasvattaa Kiinan in-  
vestointeja ulkomaille sekä kansainvälistää kiinalaisia yrityksiä (Zhai 2018, 84). Kiina on  
siis jo useita vuosia suunnannut katseensa ulospäin. Aivan alusta saakka BRI:n tarkoitus  
on ollut kehittää alueiden välistä integraatiota Kiinan sekä muiden Aasian, Euroopan ja Af-  
rikan maiden kesken tehostamalla infrastruktuuria ja instituutioiden välisiä yhteyksiä (Xin-  
hua 2015). Maailman kaupan tehostuminen tarvitsee suuria infrastruktuurin investointeja  
ja BRI on ehkä maailman kunnianhimoisin suunnitelma kaikessa potentiaalissaan.

BRI:n reittejä kuvaavia karttoja on tarjolla runsaasti ja erilaisina, koska suunnitelmia on  
monenlaisia eikä valmiita tuotoksia kovin montaa. Pääreitit maalla ja merillä on yleensä  
kuvattu melko suuntaa-antavasti, vaikka jotkin ovat jo hyvin toiminnassa. Kartassa (kuva  
5) on esitetty erityisesti maareitin polveilevuus sekä yhteys Kiinasta Suomeen; Kouvola-



Xi'An -ratayhteys aloitti toimintansa marraskuussa 2017. Konttijunan matka yhteen suuntaan kestää pari viikkoa ja lähtöjä on viikon, parin välein reitin molemmista päistä. (Kouvola Cargo Handling Oy 2018)



Kuva 5. Belt and Road -aloitteen ehdotetut reitit sekä maa- että merireititse (mukaillen Straits Times Graphics 2018)

### 3.2.1 Historia

Kiinan presidentti Xi Jinping esitteli tämän modernia Silkkiteitä edustavan aloitteen Kazakstanin Astanassa Nazarbayevin yliopistossa pitämässään puheessa syyskuussa 2013. Siinä hän ehdotti, että yhteistyöllä Keski-Aasia ja Kiina voisivat perustaa Silk Road -talousvyöhykkeen (economic belt). Lokakuussa samana vuonna hän piti toisen puheen Indonesian parlamentissa ja esitteli täydentävän 21st century Maritime Silk Road -aloitteen, joka toimisi Kiinan ja ASEAN-maiden kesken, ja ilmoitti samalla niitä tukevan Aasian Infrastrukturi-Investointipankin (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB) perustamisesta. Alkuvuodesta 2014 Xi sopi Venäjän presidentti Vladimir Putinin kanssa BRI:n ulottamisesta Venäjälle ja Siperian rautateiden yhdistämisestä siihen. Samana vuonna Kiinan pääministeri Li Keqiang eräässä raportissa pyrki vauhdittamaan BRI-aloitteen realisointia ja esitteli kaksi uutta talouskäytävää: Bangladesh-Kiina-Intia-Myanmar ja Kiina-Pakistan. Ensimmäinen yhteistoteutettu logistiikan terminaaliprojekti (Kiinan ja Kazakstanin kesken) aloitettiin Kiinan Lianyungangin satamassa. Siihen investoitiin 606 miljoonaa yuania

(RMB) (98 miljoonaa US dollaria), ja siihen saapuu juna Keski-Aasiasta. Se yhdistää läntiset maareitit itäisiin merireitteihin. (Xinhua 2015)

Loppuvuodesta 2014 21 Aasian maata allekirjoitti aiesopimuksen AIIB:stä ja sen pääkonttorin paikaksi sovittiin samalla Peking. Muodollisen perustamisen aikoihin 2015 oli perustajamaita jo 26, monet olennaisia maita BRI:n reittien varrelta. Nykyään AIIB:ssä on 87 jäsenvaltiota, myös länsimaita, kuten Iso-Britannia, Saksa ja Suomi (Wikipedia, Asian Infrastructure Investment Bank). Kiina esitteli 2014 myös Silk Road Fund -rahaston, johon se sijoitti 40 miljardia dollaria. Rahastoa käytetään BRI-projektien tukemiseen eri maissa. (Xinhua 2015)

AIIB ei ole muodollisesti BRI-instituutio. Se pyrkii korostamaan enemmän kansainvälistä yhteistyötä ja esiintymään irti BRI:stä; näin se pystyy rahoittamaan projekteja myös BRI:hin varautuneesti suhtautuvissa maissa, kuten Intiassa (Curran 2018). Kuten taulukosta 3 näkee, AIIB:llä on avoimempi profiili kuin Silk Road Fundilla, vaikka molemmat ovat tiukasti Kiinan käsissä. Eri lähteissä on mainittu, että Kiina pyrkii laittamaan mittavat ulkomaisen valuutan varannot sekä suurimpien valtion omistamien pankkien varannot hyötykäyttöön investoimalla ulkomaille. (mm. PwC's Growth Market Centre 2016, 4)

Taulukko 3. Vertailu AIIB:stä ja Silk Road Fundista (Wikipedia Asia Infrastructure Investment Bank ja Wikipedia Silk Road Fund)

	<b>Aasian infrastruktuuri-investointipankki AIIB</b>	<b>Silk Road Fund</b>
Perustettu	2016	2014
Mikä se on?	Alueellinen investointipankki, 87 jäsenmaata mukaan lukien Suomi ja muita länsimaita. Kiinalla on mahdollisuus äänestää muut nurin tarvittaessa.	Valtion takaama investointirahasto, osakeyhtiö; 4 osakasta: valtion hallinnon rahapoliittiset operaatiot 65%, China Investment Corporation 15%, Export-Import Bank of China (Exim)15% ja Kiinan kehityspankki 5%. Mutkan kautta Kiinan kansanpankin hallinnassa.
Pääkonttori	Peking	Peking
Alkuunpanija	Kiinan hallitus	Kiinan hallitus
Toimintatarkoitus	Tällä tuetaan infrastruktuurin kehittämistä Aasiassa ja Tyynenmeren alueella.	Ensisijaisesti Euraasian BRI-projektien rahoittamiseen.
Virallinen kieli	Englanti	Kiina
Pääoma	100 miljardia US dollaria; vastaa puolta Maailmanpankista.	40 miljardia US dollaria.

Investointeja parhaillaan	7 projektia Intiassa, 4 Indonesiassa, 3 Bangladeshissa; Omanissa, Pakistanissa ja Tadžikistanissa kussakin 2, yksittäisiä projekteja muissa maissa (Curran, 2018).	1,65 miljardia US dollaria vesivoimaloihin Pakistanissa, Clean Coal Powerplant Dubaissa, 9,9%:n hankinnat Yamal LNG projektissa (nestekaasua) ja PJSC SIBUR Holdings (jättimäinen energiayhtiö) Venäjällä. Rautatie Keniassa.
---------------------------	--	---

Kiina piti toukokuussa 2017 BRI foorumin perustamishuippukokouksen, jonka aikana 68 valtiota ja organisaatiota allekirjoittivat sopimuksia BRI:n tukemisesta. Vaikka monet niistä jäisivätkin lähinnä symbolisiksi, tarkoittaa se silti Zhain (2018, 86) mukaan, että maailma tunnustaa BRI:n ja on alkanut ymmärtää sitä paremmin. Samassa kokouksessa Kiina lupasi lisärahoitusta BRI-projekteille, ja sen lisäksi vielä 60 miljardin yuanin avustuksen BRI:n reittivaltioille muun muassa ruoka- ja terveydenhuoltoon ja köyhyyden poistamiseen.

Kiina myös pitää BRI:tä hyvin aktiivisesti esillä julkisessa diplomatiassaan laajalla alueella. Varsinaisten diplomaattien lisäksi BRI-aiheita pitävät esillä yliopistot ja ajatushautomot, yritysmaailman edustajat, sekä Kiinan englanninkielinen media. Kiina myös järjestää säännöllisesti BRI-aivoriihiä ympäri maailman. Niihin kutsutaan edustajia politiikasta ja yritysmaailmasta, sekä kansalaisjärjestöistä. Näiden konferenssien ja foorumeiden tarkoituksena on vastata mahdollisesti esiin nousevaan kritiikkiin, mutta myös kerätä hyviä ideoita mahdollista tulevaa käyttöä varten. (van der Putten e.a. 2016, 7)

### 3.2.2 Tavoitteet

Kiina hahmotteli ja julkaisi vuonna 2015 BRI:n päätavoitteet: logistiikan infrastruktuurit, investoimisen ja kaupankäynnin tekeminen helpommaksi, rahoitusyhteistyö sekä kulttuurivaihto. Samana vuonna julkaistiin myös virallinen toimintasuunnitelma. Belt and Road -aloite ajoi alun pitäen suuria infrastruktuurin rakenteita kuten rautateitä ja kaasulinjoja Euroopan ja Aasian (Kiinan) välille yhdistäen Euroopan ja Itä-Aasian vahvat talouskeskukset, mutta siihen lisättiin pian mukaan Afrikka. (Xinhua 2015)

Kiinan virallisen toimintasuunnitelman mukaan BRI:n peruseriaatteina on kunnioitus valtioiden itsemääräämisoikeutta ja alueellista koskemattomuutta kohtaan, vastavuoroinen pidättyvyys hyökkäyksestä ja toisen valtion sisäisiin asioihin puuttumisesta, yhdenvertaisuus ja vastavuoroinen hyöty, sekä rauhallinen yhteiselo. Se on osallistava, kaikki ovat

tervetulleita mukaan, ja puolustaa valtioiden oikeutta valita oma tiensä ja tehdä omat ratkaisunsa. Aloite kattaa maantieteellisesti historiallisen Silkkitien, mutta ei ole mitenkään rajattu vain siihen, ja sen tarkoitus on tukea dialogia eri sivilisaatioiden välillä. Aloite seuraava markkinoiden toimintaa ja noudattaa niiden sääntöjä ja kansainvälisiä normeja. Se pyrkii kaiken kaikkiaan yhdistämään eri osapuolien yhteiset edut ja hyödyt. (Action plan on the Belt and Road Initiative 2015)

BRI:n toimintasuunnitelma kuulostaa hyvältä ja jalolta. Sanamuotoilu kuitenkin laittaa miettimään, onko se tarkoituksellisesti suunniteltu houkuttelemaan kehittyviä valtioita, jotka eivät syystä tai toisesta esimerkiksi allekirjoita ihmisoikeuksia tai noudata oikeusvaltioperiaatteita. EU:n rahoitus on yleensä ehdollista, siinä vaaditaan vastaanottavalta valtiolta toimia tämän kaltaisten epäkohtien korjaamiseksi. Kiinan BRI-aloite rakentaa suojaa tällaisen valtion sisäisiin asioihin puuttumisen varalta, sekä itselleen että mahdollisille yhteistyökumppaneille. YK:n Ihmisoikeusneuvoston kokouksissa Kiina usein kieltää siihen kohdistuvan kritiikin valtion sisäisiin asioihin puuttumisena. Monet kehittyvät maat katsovat Kiinaan etsiessään vaihtoehtoa länsimaiselle mallille talouden ja yhteiskunnan kehittämiseen.

### **3.2.3 Haasteita ja kysymyksiä**

Pystyykö Kiina oikeasti tarjoamaan ratkaisuja maailman talouden kehittämiseen? Voiko BRI olla tehokas ja kestävä ratkaisu Euraasialle? Joshua Cooper Ramo tiivistää jo vuonna 2009 että Kiina näyttää mallia muille valtioille ympäri maailman, kuinka asettua kansainväliseen yhteisöön ja kehittää maataan kadottamatta omaa itsenäisyyttään, elämäntapaa ja poliittisia valintoja yksinapaisessa maailmassa (Cooper Ramo 2009, 3). Rühligin mukaan kuitenkin niin sanottu Kiinan malli on hyvin monitulkintainen ja käsitteet epämääräisiä. Sanotaan jopa, että Kiinan itse laajasti käsitteidensä yhteydessä käyttämä termi ”kiinalaiseen tapaan” sisältää asiayhteyssidonnaisuuden ja yleisen pragmaattisuuden. Tämä tekee Kiinan mallista kovin hankalan ohjemallin sellaisenaan sovellettavaksi muille valtioille. Sen lisäksi käytäntö on osoittanut, että Cooper Ramon erittelemät ydinpiirteet Beijing Consensusissa (esimerkiksi innovaatiot, kestävä kehitys) eivät juuri ole realisoituneet Kiinan kehityksessä. Soveltamiseen sopivan Kiinan mallin etsintä ei kuitenkaan ole laantunut, vaan sille on jatkuvaa poliittista kysyntää. Kehittyvät maat ovat kiinnostuneita vaihtoehdosta länsimaiselle kapitalismille. Monia houkuttaa kaupan ja politiikan vain osittainen vapauttaminen, samoin kuin Kiinan tarjoama rahoitus, joka ei vaadi hyvän hallinnon periaatteiden noudattamista, toisin kuin länsimainen rahoitus. Rühlig tiivistää Kiinan mallin olevan enemmänkin ideologia tai poliittinen ohjelma, joka auttaa Kiinan legitimeettiä sekä kansainvälisillä että kotimaisilla areenoilla, ja joka realisoituu lähinnä tilanteiden mukaisena

käytännöllisenä ongelmanratkaisuna. (Rühlig, 2017) BRI:n sisältämä kulttuurivaihto vaikuttaisikin olevan helppo ulottaa myös valtioiden ja liiketoiminnan toimintatapoihin.

Zhai (2018) teki kolme simulaatiota BRI:n vaikutuksista osallistujamaiden bruttokansantuotteen kasvuun vuosina 2015-2029. Ensimmäisessä skenaariossa laskettiin vain BRI-investointien vaikutus, toisessa siihen lisättiin kaupan kustannusten lasku, ja kolmannessa näihin vielä lisättiin energiatehokkuuden kasvaminen. Simulaatioiden mukaan BRI-maat (tähän hän ei lukenut mukaan Eurooppaa/EU:ta) tulisivat hyötymään merkittävästi jokaisessa skenaariossa (eniten Vietnam, parhaimmassa tapauksessa 10,2%:n kasvu BKT:een) ja niitä ympäröivät maat hyötyisivät valumavaikutuksen kautta. Kaiken kaikkiaan Zhai arvioi, että jos 15 vuoden aikana tehtäisiin BRI-investointeja kohtalaisella oletuksella, niiden tuottama hyöty hyvinvoinnille maailmanlaajuisesti olisi noin 1,6 triljoonaa US dollaria vuonna 2030 ollen 1,3% globaalista BKT:stä. (Zhai 2018, 92)

Zhai varoittaa kuitenkin joistakin vakavista haasteista BRI:n onnistumiselle. Tyypillisimmiksi ongelmiksi hän mainitsee suurimmassa osassa BRI-maita olevan puutteen kunnollisista ja eheistä instituutioista ja oikeudellisesta ympäristöstä. Sen lisäksi on korkeat poliittiset riskit sille, etteivät maat saa vietyä aloitettuja infrastruktuurin projekteja loppuun, ja kiinalaisten yhtiöiden vaje osaavasta henkilökunnasta. Myös massiiviset rahoitustarpeet sinällään muodostavat ongelman. (Zhai 2018, 92)

OECD:n raportin mukaan Aasian kehitys pankki arvioi, että Aasia tarvitsee infrastruktuurin investointeja enemmän, kuin mikään maa pystyy tarjoamaan, joten olisi olennaisen tärkeää voida sijoittaa saatavilla olevat varat kustannustehokkaimmalla tavalla (OECD 2018, 103). OECD esittelee raportissaan neljä tärkeää osa-aluetta, jotka tulee ottaa erityisesti huomioon suurissa infrastruktuuriprojekteissa ja pyörittelee samalla BRI-projektien mahdollisia riskejä. Näistä osa-alueista huolehtiminen samalla noudattaen kansainvälisiä suosituksia yhdessä voisi johtaa kustannustehokkaisiin ratkaisuihin, ja samalla olla reilu kaikille osapuolille ja ottaa myös huomioon sosiaaliset ja ympäristövaikutukset. (OECD 2018, 104-105, 110)

Ensimmäisenä mainitaan valtion omistamat yritykset. Niiden haasteena on välttää taloudellisten ja ei-taloudellisten tavoitteiden sekoittuminen etenkin, jos prosessit eivät ole läpinäkyviä ja kilpailukykyisiä. Niillä on myös kansainvälisissä yhteistöissä riskinä strategisesti merkittävän teknologian menettäminen vieraille valtiolle, sekä mahdolliset aukot lakiasioissa ja vastuissa. Toinen huolta synnyttävä osa-alue on hankintojen avoin kilpailutus. Infrastruktuurin ollessa kallista joka tapauksessa, on tärkeää pystyä valitsemaan edul-

lisimmat ja laadukkaimmat vaihtoehdot ilman hallitusten kohtuutonta puuttumista. Kolmantena mainitaan yleiset vastuulliset toimintatavat: lahjusten ja korruption välttäminen, liiketoiminnan vastuulliset menettelytavat (responsible business conduct, RBC), sekä ympäristövaikutusten arviointi. Neljäntenä on avoimuus kansainvälisille investoinneille. Liialliset rajoitukset investoinneissa sisään ja ulos rajoittaisi hintakilpailua ja käytettävissä olevaa teknologiaa. (OECD 2018, 104-105, 110)

BRI on herättänyt kritiikkiä etenkin Euroopassa. Se ei vielä ole lunastanut siihen asetettuja odotuksia. Sen on odotettu olevan kattava, monitahoinen ja kestävä "win-win" projekti, mutta sitä ei ole vielä saavutettu. Ongelmallisinta Euroopan kannalta on yhtäläisten toimintamahdollisuuksien puuttuminen investointien suhteen, samoin kuin Kiinan kasvava vaikutusvalta yksittäisten valtioiden asioissa. Se haittaa EU:n mahdollisuuksia toimia yhteisenä neuvottelukumppanina Kiinan kanssa. (Klose e.a. 2017, 1)

Kiinan talouden kehitys on herättänyt pohdintaa siitä, miten BRI:n rahoitus kestää tulevaisuudessa. Euroopan keskuspankki on julkaissut artikkelin Kiinan talouden kehityksestä. Kiinan talous on ollut huimassa kasvussa viimeiset 40 vuotta, mutta viime vuosina se on hidastunut ja siitä on tullut haavoittuvampi. Nykyään se nojaa vahvasti luotonantoon ja investointiin, ja Dieppe ryhmineen suosittelee harkittua siirtymistä tasapainoisempaan valikoimaan. Kiinan koon ja aseman huomioon ottaen sen toimet ovat kriittisiä maailmantalouden näkymille. (Dieppe e.a. 2018, 54)

Eräs mahdollinen ongelmien aiheuttaja on Keski-Aasia. Kaikki maareitit kulkevat sen alueen läpi. Terrorismi leviää siellä ja uhkaa BRI-projektien onnistumista. Hyökkäyksiä on ollut ainakin Tadžikistanissa, Afganistanissa ja Pakistanissa. Kiinalla on paljon yrityksiä ja työntekijöitä alueella. Kiina rakentaa kaasulinjoja ja muuta infrastruktuuria, ja esimerkiksi keskiaasialainen kaasu on tärkeä osa Kiinan energiataloudessa. Keski-Aasia on merkittävä BRI-reittien kannalta, se yhdistää Euroopan ja Aasian ja suorimmat reitit Euraasian läpi kulkevat levottomien maiden alueella. (Breitmaier 2016)

Länsi-Kiinakin on rauhaton. Alue on Kiinan ja BRI:n reitti länteen. Pitää myös muistaa, että Länsi-Kiinassa olevalla Uiguurien autonomisella alueella on suuret öljy- ja kaasuvarat, jotka Kiina haluaa turvata käyttöönsä. Uiguurialue on kovin rauhaton, ja monet uiguuriseparatistit piilottelevat Keski-Aasian maissa ja tukeutuvat keskiaasialaisiin militantteihin. (Breitmaier 2016) Tärkeintä olisi saada koko alue rauhoitettua, sekä Kiinan rauhattomat Uiguurit että Keski-Aasian heimot. Vaikuttaa siltä, että Kiinalla on ollut strategiana pyrkiä rauhaan kehittämällä länsiosiensä taloutta ja elintasoja, mutta se on ollut aivan liian hidasta. BRI:n tarkoitus on saada Länsi-Kiina maailmantalouden piiriin ja sitä kautta saada

varallisuutta ja hyvinvointia kerääntymään alueelle. Tämä nostaisi elintasoa ja mahdollisuuksia elämässä, ja sitä kautta toisi myös yhteiskuntarauhaa.

Pitkän neutraalin ajan jälkeen Kiinan on ollut pakko miettiä uudelleen politiikkaansa Keski-Aasian suhteen. Tulisiko nyt Kiinan ryhtyä aktiivisesti taistelemaan terrorismia vastaan? Monet pienet selkkaukset ovat haitanneet kiinalaisia työmaita, ja kiinalaisia työntekijöitä on tapettu ja siepattu. Paikalliset viranomaiset eivät selvästikään ole riittävä suoja. Kiina onkin osallistunut useihin rauhanturvaharjoituksiin eri maiden kanssa Keski-Aasiassa. (Breitmaier 2016) Tuleeko Kiina vielä joskus marssittamaan armeijansa BRI:n turvaksi Keski-Aasiaan?

Miten on, onko kiinalainen raha kannattava vaihtoehto? Manuel (2017) mainitsee artikkelissaan tutkimuksesta, jonka mukaan ei näytä siltä, että Kiinan investoinnit ja rahallinen apu Afrikassa vuosina 1991-2010 olisivat auttaneet paikallista taloutta kasvuun. Kiinalla on ollut tapana käyttää kiinalaista työvoimaa, kiinalaisia yrityksiä, eikä kouluta paikallista työväkeä ja sen lisäksi kiinalaiset halpatuotteet ovat valloittaneet paikalliset markkinat. Tämä näyttää kuitenkin oleva pikkuhiljaa muuttumassa, kun esimerkiksi kiinalaisten palkat kehittyvät. Sitten kehitysmaissa alkaa paikallinenkin työvoima olla kilpailukykyistä. Manuel kertoo esimerkin Pakistanista, jossa Kiinalla oli 7000 työntekijää China-Pakistan Economic Corridor -projekteissa, mutta hiljattain Kiina on alkanut kouluttaa paikallista työväkeä voimalaitoksiin ja muuallekin.

Manuel on heittänyt ilmaan myös kysymyksen kiinalaisen rahoituksen kannattavuudesta. Kun kiinalaisen lainan korko on ollut ennen matala 2.5%, se on nykyään noussut ja on lähempänä 5 %. Houkutteleeko enää ottamaan lainaa? Pystyykö lainaa ottanut valtio maksamaankoskaan velkaansa takaisin, vai tuleeko siitä Kiinan vasallivaltio Kiinan omistamassa merkittäviä infrastruktuurin rakenteita ja kaupan solmukohtia? Kiinalainen raha on vaikuttanut myös tukevan huonoa hallintoa ja matalia standardeja ympäristö- ja ihmisoikeusasioissa. (Manuel 2017)

## 4 BRI:n vaikutukset Euroopan unionille

Tässä osiossa käydään läpi joitakin raportteja ja artikkeleita koskien Belt and Road -aloitetta (BRI) ja Euroopan unionia. Syväluotaavimmat pitkät raportit ovat Europen Think-tank Network on China eli ETNC:n julkaisemia. Niitä ei käydä kovin maakohtaisesti läpi, vaan pyritään tuomaan esiin kokonaiskuva. Kreikan tapaus on niin mielenkiintoinen, että siihen perehdytään vähän tarkemmin. Kaiken kaikkiaan materiaalista piirtyy monimuotoinen kuva suurista tavoitteista, toivotuista hyödyistä, käytännön haasteista ja hieman epätietoisestä tulevaisuudesta.

### 4.1 Kiina-raham haasteita

Makocki ja Nechev (2017) kirjoittavat Makedonian tapauksesta, joka valottaa sitä, miten kiinalainen rahoitus oli olennaisena tekijänä luomassa ja ylläpitämässä korruptiota. Heidän mukaansa kiinarahoitteiset projektit ovat ylipäättään taipuvaisia ylläpitämään korruptiota ja aiheuttamaan suuria rahallisia tappioita vastaanottajamaan budjetille. Länsi-Balkan on erityisen haavoittuva, koska sinne ei vielä ole vakiintunut EU:n ajamat hyvän hallinnon ja oikeusvaltion periaatteet. Skopjen paikallishallitus allekirjoitti sopimuksen moottoritien rakentamisesta kiinalaisen Sinohydron kanssa (Sinohydro rakentajana), ja sen arvo oli 373 miljoonaa euroa. Samalla allekirjoitettiin sopimus toisen moottoritien rakentamisesta, sen arvo oli 206 miljoonaa euroa. Hanke oli tarkoitettu rahoittamaan 85% lainalla China Exim Bankilta.

Tässä tapauksessa rakentajayritys (Sinohydro) oli jo lähtöjään World Bankin mustalla listalla (korruption takia), ja sen lisäksi lainoittava pankki oli kiinalainen Exim Bank, jolla on tapana antaa lainaa vain, jos käytetään kiinalaisia yrityksiä työn tekemiseen. Pankin toimintatapa on edistää Kiinan vientiä. Sopimusosapuolivaltiot osoittivat urakat suoraan kiinalaisille yhtiöille ilman kilpailutusta, ja sen vuoksi Balkanin maat ovat joutuneet ad hoc tekemään lakimuutoksia, jotta Pekingin vaatimukset kiinalaisten yhtiöiden käytöstä on voitu toteuttaa. EU vaatii julkisen rahan käytöstä tehtävän tiliä jokaisen 500 euron kohdalla, ja tässä tapauksessa 500 miljoonan euron sopimukset ojennettiin suoraan määrättyille yhtiöille. Sekä hankkimisprosessin että koko sopimuksen läpinäkymättömyys on ongelma. Puhetta on ollut siitä, että näihin sopimuksiin liittyy laitonta rahaa. Jos valtiolla on taipumus korruption, kiinalaiset projektit tukevat ja vahvistavat sitä, koska kiinalainen liiketoimintatapa hyväksyy ja ylläpitää sellaista mekanismia. (Makocki & Nechev 2017)



Vaikka sanotaan, että hallittu infrastruktuuriin investoiminen aina tuo taloudellisia etuja isäntämaalle, on kuitenkin havaittu päinvastaisiakin vaikutuksia Euroopassa. Klose kumppaneineen (2017, 3) selittää tarkemmin asiaa artikkelissaan. Vaikka BRI on puheiden tasolla kaikkia hyödyttävä win-win -operaatio, se ei kuitenkaan aina näytä siltä käytännössä. EU:n kauppatase Kiinan kanssa on ollut vain negatiivinen; junat kulkevat lähinnä vain idästä länteen päin. Paremmat kuljetusyhteydet ja halventuneet kustannukset logistiikassa hyödyttävät käytännössä lähinnä Kiinaa, ainakin tässä vaiheessa.

## 4.2 BRI ja EU:n turvallisuus

Investoinnin rajoitukset Kiinassa huolettavat Eurooppaa, koska investoiminen ei ole yhtä vapaata eurooppalaisille Kiinassa kuin kiinalaisille Euroopassa, ja tästä on syntynyt huomattava epätasapaino. Klose (e.a. 2017, 3) kertoo Kiinan investointien Euroopassa nousseen 77% vuonna 2016 samalla kun Euroopan investoinnit Kiinassa laskivat neljänneksen. Kiina myös investoi yrityksiin, jollaisiin eurooppalaisilla ei olisi mitään mahdollisuutta investoida Kiinassa; esimerkkinä saksalainen robottifirma, johon Kiina on investoinut. Kiina valikoi investointikohteitaan ja suosii etenkin teknologiaa ja logistiikan infrastruktuuria. Tällainen ei kykene mitenkään olemaan vastavuoroista Euroopan suhteen. Suuret infrastruktuurin investoinnit ovat myös antaneet Kiinalle kohtuutonta jalansijaa Euroopan yksittäisten valtioiden toimintaan poliittisella kentällä, ja tällä on vaikutus koko EU:n toimintaan. Klosen mukaan EU ei esimerkiksi kyennyt muodostamaan yhteislausuntoa Kiinan ihmisoikeustilanteesta YK:n ihmisoikeusneuvostossa kesäkuussa 2017, koska Kreikka oli sitä vastaan. Klose painottaa vielä, että se oli ensimmäinen kerta, kun EU ei pystynyt muodostamaan yhteistä mielipidettä jonkun maan tilanteesta. Vaikuttaa siltä, että Kiina pystyy hajottamaan Euroopan yhtenäisyyttä ja pelaamaan itselleen enemmän tilaa maailmanpolitiikassa – pohjautuen BRI:n saavutuksiin.

Kuten mainittu, Kiinan investoiminen EU:n alueella on hyvin spesifiä, eikä eurooppalaisilla yrityksillä ole samanlaisia mahdollisuuksia tehdä investointeja Kiinassa. BRI:n myötä Kiinan investoinnit kasvavat ja EU:n sisäinen epäyhtenäisyys on vaarassa johtaa monenlaisiin harkitsemattomiin tuloksiin. Stumbaum ilmaisi jo vuonna 2012 huolensa siitä, ettei EU tee tarpeeksi suojellakseen arkaluontoista teknologiaansa valumasta ulkomaille ja peräänkuulutti selkeämpiä yhteisiä toimintatapoja. Kiinalla on ollut haasteita kunnioittaa immateriaalioikeuksia, ja siihen on jo kiinnitetty huomiota. Vähemmälle huomiolle on jäänyt teknologiaviennin kysymykset. Erityisesti Stumbaum nostaa esille kaksikäyttökäytön estämisen. Sillä tarkoitetaan teknologiaa, joka yleensä myydään siviilitarkoituksiin, mutta jota voi kohtuullisen helposti käyttää myös sotilaallisiin tarkoituksiin. Hän on huolissaan siitä,

että tällaista kaksikäyttöteknologiaa virtaa Kiinaan ja että se hyödyttäisi sen armeijaa kohtuuttomasti. Se riskeeraisi EU:n teknologisen johtoaseman ja vaikuttaisi kilpailukykyyn, markkinoille pääsyyn ja turvallisuuteen (Stumbaum 2012; 5, 31).

Stumbaum suosittelee, että EU muodostaisi selkeät yhteiset toimintatavat, joita yritykset voisivat noudattaa suhteissa Kiinan kanssa ja joka ottaisi huomioon sekä kaupalliset että turvallisuuteen liittyvät seikat. Sen lisäksi EU:n tulisi jatkaa yhteistyötä sekä huipputeknologian että asetusalueilla, jotta Kiina ottaisi enemmän vastuuta kansainvälisellä kentällä. (Stumbaum 2012, 33-34)

Kiina vaikuttaakin nousseen ottamaan enemmän vastuuta, mutta on vaikea arvioida, mitä Kiinan sisällä tapahtuu niin teknologia kehityksessä kuin asevarustelussakin. Kiinan kanssa käytävä kauppa sekä yhteistyö huipputeknologian alalla on sinällään positiivinen asia, joka hyödyttää molempia osapuolia, mutta Euroopan tulee myös huolehtia siitä, ettei sen turvallisuus vaarannu tarpeettomasti.

### **4.3 Kiinan kaupan häiriöiden vaikutukset BRI-maille**

Bastos (2018) on tutkinut Kiinan ja Euroopan välisten BRI-maiden talouden haavoittuvuutta Kiinan kaupan häiriöissä. Tutkittava aikaväli oli 1995-2015 ja hän tuli siihen johtopäätökseen, että Kiinan kaupan kasvu vaikutti merkittävästi tutkittujen maiden vientiin. Tutkittavalla aikavälillä suurin vaikutus oli Kiinan kysynnän häiriöillä, mutta viimeisinä vuosina sitä merkittävämmäksi nousi kilpailun häiriöt, ja ne olivat hyvin hajallaan eri maiden ja teollisuudenalojen välillä.

BRI-valtiot vastasivat noin kolmanneksesta Kiinan viennin tuloista tutkitulla aikavälillä. Kaiken kaikkiaan Kiinan vienti on suurempi kuin tuonti, vaikka tuonti viime vuosina nousikin BRI-maista Kiinaan päin, 25%:sta 30%:in (Bastos 2018; 3, 38). Erinäisten lähteiden mukaan Euroopan maiden kohdalla tuonti Kiinasta on selkeästi suurempaa kuin vienti Kiinaan. On huomattava, että Kiinan kaupan kysynnän ja tarjonnan häiriöt vaikuttavat hyvin eri tavoin eri BRI-maissa. Koska jokaisen BRI-valtion kauppa Kiinan kanssa on itsessään suhteellisen pientä, näyttäytyy Kiinan tuonnin ja viennin kehitys niille enimmäkseen ulkoisena tekijänä, johon ne siis eivät juuri voi vaikuttaa (Bastos 2018, 17).

Tiiviimpi yhteys yleensä ottaen on hyödyllistä molemmille maille, mutta se voi kansainvälisen kilpailun myötä muodostaa niissä myös erilaisia sopeutumiskuluja. Tällaisia kuluja ovat esimerkiksi työntekijöiden uudelleenjakoa läpi eri teollisuudenalojen kaupan kysynnän vaihteluiden mukaan. Se voi aiheuttaa työttömyyttä joillakin alueilla, tarpeen työntekijän

muutolle (jopa ulkomaille), uudelleenkoulutukselle tai työntekijöiden poistumiseen kokonaan työmarkkinoilta. Positiiviset kaupan kysynnän vaihtelut voivat aikaan saada lisää työpaikkoja eri aloilla. Mitä enemmän valtio altistuu kaupan shokeille, sitä enemmän kuluja sille kertyy, vaikka häiriö olisikin positiivinen tai työntekijä löytäisi uuden työpaikan. Työntekijän hyvinvointi ja edut kärsivät työttömyysjaksoista ja uuden työpaikan etsimisestä, sekä mahdollisesta muutosta. Myös hyvinvointistandardit voivat olla aivan toisenlaiset uudessa työpaikassa, ja edut ylipäättään heikommät. (Bastos 2018, 31) Tällaiset menetykset ovat hyvin henkilökohtaisia ja niiden riskit ja kustannukset tuntuvat suoraan kansalaisten elämässä. Tämän voisi arvella myös lisäävän yleistä tyytymättömyyttä yhteiskunnassa ja sitä myötä kärjistyessään poliittista levottomuutta.

Bastos mainitsee Autorin ja muiden tutkimuksesta vuodelta 2013, jossa laskettiin kiinalaisen tuonnin kustannusvaikutuksia paikallisille työmarkkinoille USA:ssa. Sen mukaan kasvava kilpailu aiheutti suurempaa työttömyyttä, matalampaa työvoiman osallistumista ja pienempiä palkkoja tuotantoteollisuuden aloilla, joihin kilpailu kohdistui. Kilpailun havaittiin selittävän myös neljänneksen sen aikaisen koko yhdysvaltalaisen tuotantoteollisuuden vähenemisestä. Siirtymäkustannukset työttömyyden, vammaisuuden, eläkkeelle jäämisen sekä terveysasioiden vuoksi nousivat terävästi näillä aloilla. On myös huomattava, että työvoima ei vaikuta merkittävästi muuttavan töiden perässä, vaan jää paikoilleen ja siten sopeutumisavustuksen ja vakuutusten varaan. (Bastos 2018, 32)

Edellä mainittu Autor ja muut huomauttaa, että vaikka vapaa kauppa laskeekin palkkoja kilpailun kohteena olevilla aloilla, se tuo kuluttajille etuja halvempina hintoina ja suurempana valikoimana. Se voi myös ajaa yrityksiä kehittämään innovaatioita. Kuitenkin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä kustannukset voivat ylittää saatavat hyödyt ainakin siihen asti, kunnes valtion sopeutumisrahoituksia nauttivat (entiset) työntekijät siirtyvät eläkkeelle tai kokonaan poistuvat väestöstä kilpailun tuomien hyötyjen silti säilyessä. Koska Kiinan kaupan häiriöille alttiimmat BRI-valtiot todennäköisemmin kärsivät suuremmista sopeutuskustannuksista, suosittaa Bastos tarkastamaan, miten valtiot ovat varautuneet näihin kustannuksiin. Valtioilla olisi hyvä olla selkeä politiikka näiden varalle sosiaaliturvan ja työvoiman suhteen, sisältäen koulutuksen ja harjoittelun. Samoin luotonanto, asuminen ja paikakasidonnaiset toimintatavat sekä toiminta-alojen omat ohjelmat voisivat helpottaa sopeutumista. (Bastos 2018, 35)

Vaikka EU-maita ei olekaan listattu niiden BRI-maiden joukkoon, jotka kaikkein eniten tulisivat kärsimään Kiinan kaupan heilahduksista, on kuitenkin muistettava, että vaikutukset ulottuvat Eurooppaan asti, etenkin Itä-Euroopan alueelle. Euroopassa on myös herännyt

pelkoja työllisyyden vähenemisestä ja BRI-projektien teettämisestä kiinalaisella työvoimalla ja kiinalaisilla yrityksillä, sekä on otettava huomioon monia eurooppalaisia maita piinaava epäsuotuisa taloudellinen tilanne. Kiinan tuodessa Eurooppaan enemmän kuin viidessään sieltä tuotannon työllistävä vaikutus painottuu Kiinaan.

#### **4.4 Kiina ja Euroopan valtiot**

European Think-tank Network on China eli ETCN on vuoden 2014 perustamisestaan lähtien tutkinut Euroopan ja Kiinan välisiä suhteita ja tapahtumia. Vuoden 2015 raportti käsittelee yksittäisten EU-maiden ja Kiinan välisiä suhteita (Huotari e.a. 2015). BRI oli ollut olemassa vasta kaksi vuotta, mutta Kiinalla on ollut suhteita ja projekteja EU-maiden kanssa jo pidempään. Raportti koostuu eri maakohtaisten asiantuntijoiden artikkeleista ja käy tällä tavalla läpi kunkin maan oman tilanteen. Tämä on yksityiskohtaisuudessaan hyvin informatiivinen, ja rakentaa myös käsityksen tilanteesta yleisesti Euroopassa.

Vuoden 2015 raportti nostaa esille, että Kiinan ja EU-maiden välisten suhteiden konteksti on muuttunut edellisinä vuosina huomattavasti, ja luettelee maa-alueita, jotka ovat tärkeitä myös BRI:n kannalta. Kiinan kasvaneet investoinnit Euroopassa huomioidaan, samoin Kiinan aktiivisempi rooli diplomatiassa. Raportin mukaan epäsymmetria EU-maiden suhteissa hyödyttää selvästi Kiinaa, ja sitä korostaa huono kommunikaatio EU-maiden välillä sekä kyvyttömyys luoda yhteisiä toimintatapoja. Euroopan maat vaikuttavat myös olevan jonkinlaisessa kilpailuasemassa keskenään. Kirjoittajat tuovat esille, ettei Kiina itse aktiivisesti pyri aiheuttamaan hajaannusta Euroopassa, vaan syy on enemmänkin Euroopan sisäinen hajaannus. Eri mailla on myös erilaisia kiinnostuksen kohteita ja tarpeita Kiinan suhteen, ja tämä aiheuttaa hankaluuksia, kun pyritään käsittelemään tärkeitä kysymyksiä EU-Kiina -tasolla. Kokonaisuuden koordinaatio puuttuu. Erityisesti on mainittu olemassa olevat ja tulevat kaupan ja investointien neuvottelut, sekä viitataan Euroopan rooliin BRI:n suhteen. (Huotari e.a. 2015; 5, 12-14)

Raportin mukaan Kiinan ja yksittäisten EU-maiden välisiä neuvotteluja ohjaa ensisijaisesti talous ja sen ehdot. Kiinaan turvaudutaan tarpeellisen rahoituksen toivossa, tai kun halutaan olla hieman vähemmän riippuvaisia muusta Euroopasta. Poikkeuksena Keski- ja Itä-Eurooppa, joiden maat tahtovat vähentää Venäjän vaikutusta alueillaan. Eurooppalaiset ihanteet ja ideaalit jäävät enemmän taustalle, eikä Kiinaa houkutellessa oteta juuri hankalia asioita esille. Kun jotkut yksittäiset maat niin tekevät, joutuvat ne usein seisomaan yksin ilman muiden tukea. (Huotari e.a. 2015, 5-6)

#### 4.4.1 Suomi esimerkkinä

Kiina on tuonut esille erilaisia kiinnostuksen kohteita eri puolilla Eurooppaa. Pohjoisessa sitä houkuttelee etenkin uusi merireitti Jäämeren jäiden sulaessa. Suomen ja Kiinan kahdenvälisiä suhteita rakennetaan Suomen kaupallisten etujen puitteissa Suomen aloitteista. Suomen katsotaan olevan suhteellisen harmiton ja vähäpätöinen kumppani Kiinalle, eikä Suomi yleensä julkisesti ota kantaa hankaliin aiheisiin. Onkin varmasti pienen maan edun mukaista pitää hyvät välit nousevaan supervaltaan. Kauppatase on ollut välillä positiivinen, mutta yleensä enemmän tai vähemmän negatiivinen. Suomi on hakenut Kiinasta uusia markkinoita sen jälkeen, kun vienti Venäjälle on vähentynyt. Investointeja Suomesta Kiinaan on noin 10 miljardia euroa ja Kiinasta Suomeen on arvioitu olevan 200 miljoonaa euroa. Suomen valtio pyrkii aktiivisesti edistämään investointeja Kiinasta Suomeen. (Huotari e.a. 2015, 20-21)

Kiina ja Suomi tekevät käytännön yhteistyötä, ja Suomen kannalta tärkeimpiä ovat esimerkiksi puhdas teknologia, energia ja ympäristöasiat. Huomion arvoista on myös Suomen ja Kiinan oikeusviranomaisten välinen yhteistyö, jossa suomalaiset asiantuntijat tuottavat kiinalaisille kollegoilleen neuvoja ja harjoitusta sekä jakavat parhaita käytäntöjä käytännönläheisesti ja vastakkain asettelua välttäen. Tämä yhteistyö tukee hyvää hallintoa, oikeusvaltion periaatteita sekä ihmisoikeuksien kunnioitusta. (Huotari e.a. 2015, 23)

Kiina on kiinnostunut enemmän nanoteknologiasta, ympäristöteknologiasta ja arktista aluetta koskevista kysymyksistä. Suomi onkin johdonmukaisesti tukenut tarkkailija-asemaa Kiinalle Arktisessa neuvostossa. (Huotari e.a. 2015, 23) Jäämeren jäiden vetäytyessä on tullut esille uusi merireitti Aasiasta Eurooppaan. Venäjä käyttää sitä jo kesäaikaan kuljetuksiin, ja ilmeisesti Kiina harkitsee samaa. Sen lisäksi arktisella alueella sanotaan olevan runsaasti luonnonvaroja, jotka myös kiinnostavat Kiinaa (Huotari e.a. 2015, 81).

Suomea huolettaa Kiinansuhteissa teollinen vakoilu ja teollisten tekijänoikeuksien rikkominen. Kansalaisia huolettaa teollisten työpaikkojen katoaminen Kiinaan ja se, että Kiina ostaa kaikki parhaimmat yritykset pois Suomesta. Käytännössä Kiina ei ole riittävän kiinnostunut Suomesta, että nämä pelot olisivat aiheellisia. (Huotari e.a. 2015, 23-34)

#### 4.4.2 Muu Eurooppa

Itäisessä Euroopassa Kiina on luonut 16+1 -nimisen keskustelufooruminsa itsensä ja Keski- ja Itä-Euroopan maiden kanssa. Taulukossa 4 on lueteltuna eurooppalaiset jäsenmaat,

kaikki eivät kuulu Euroopan unioniin. Kiina vaikuttaa olevan hyvin ylpeä tästä suhdeverkostostaan ja on sen kyseenalaistamaton johtaja. Huotari ryhmineen (2015, 8) huomauttaa, että läntisessä Euroopassa tätä kehitystä seurataan kriittisesti, koska foorumin pelätään pystyvän hajottamaan tai muuten haastamaan EU:n. Yleisesti ottaen 16+1 -maat pyrkivät houkuttelemaan kiinalaisia investointeja, mutta jossakin määrin myös kilpailevat keskenään niistä. Unkarin hallitus ilmoitti useista kiinalaisista investoinneista maan infrastruktuuriin (lähinnä rautateitä), mutta mikään niistä ei toteutunut. Myöhemmin on suunniteltu rautatietä Kreikan Piraeuksesta Unkariin, ja tällä onkin paremmat mahdollisuudet toteutua, koska se olisi olennainen osa Kiinan Silkkitehanketta. (Huotari e.a. 2015, 43)

Taulukko 4. 16+1:n eurooppalaiset maat (China Statistic Press 2014)

Albania	Tšekki 
Bosnia ja Hertsegovina	Viro 
Makedonia	Latvia 
Serbia	Liettua 
Montenegro	Romania 
Kroatia 	Slovakia 
Bulgaria 	Slovenia 
Puola 	Unkari 

Puola haluaisi olla tärkeä BRI-solmukohta Euroopassa ja pyrkii aktiivisesti houkuttelemaan kiinalaisia investointeja eri aloilta. Puola kuitenkin kokee, että Kiina painostaa siltä tukea poliittisissa asioissa. Kiinan haluaa saada markkinatalousaseman sekä ajaa aseseulun poistamista. Puolan suurin ongelma Kiinan kanssa on kauppataseen huomattava negatiivisuus. Puolan mielestä yhteistyötä tapahtuu vain Kiinan intressien pohjalta. (Huotari e.a. 2015, 58-60)

Etelä-Euroopassa Kiina käyttää hyödykseen taloudellista velkakriisiä. Kiina tekee siellä suuria investointeja ja vaikuttaa saavan vastineeksi muun muassa poliittista vaikutusvaltaa. Kreikkaa käsitellään esimerkkinä myöhemmin. Raportin kirjoittajat ovat sitä mieltä, että Kiinasta on tullut merkittävä tekijä eurooppalaisten asioissa. Kiinan nopea nousu luo haasteita Euroopassa. Suuren ja jähmeän instituution on vaikea seurata perässä vaihtelevissa olosuhteissa ja yrittää samalla luoda yhteisiä toimintatapoja tilanteisiin, jotka ovat jo päällä. (Huotari e.a. 2015, 8)

## 4.5 Eurooppa ja uusi Silkkitie

European Think-tank Network on China eli ETCN:n vuoden 2016 raportti vertailee miten BRI (silloinen OBOR) näkyy eri maissa Euroopan unionissa. Kirjottajat huomioivat, että BRI on määritelty infrastruktuurin kehittämishankkeeksi Euraasian ja Afrikan alueilla, mutta monta yksityiskohtaa on jätetty auki. Esimerkiksi mitään virallista listaa ei osallistujamaista ole julkaistu, eikä koko projektin nimikään ole stabiili, vaan muuttuu koko ajan ja eri yhteyksissä. (van der Putten e.a. 2016, 3-4)

Raportin mukaan (van der Putten e.a. 2016, 4-5) viralliset BRI-hankkeet Euroopassa ovat enimmäkseen satamia ja rautateitä. Merkittävin yksittäinen hanke on Kreikan Piraeuksen satama, josta enemmän Kreikan esimerkissä. Huomattavaa on kuitenkin, että Kiinan projekti Piraeuksessa alkoi jo 2008, ja se yhdistettiin BRI:iin sujuvasti BRI:n julkaisemisen jälkeen. Tämä näyttää olevan yleistä tämän kaltaisissa projekteissa. Rautateistä merkittävin olisi Belgrad-Budapest -rautatie, joka olisi ensimmäinen osa Piraeuksesta Unkariin ulottuva maareittiä. Tämän ensimmäisen osan toivotaan valmistuvan vuoteen 2023 mennessä. Siinä on kyllä jo rata olemassa, mutta se vaatii kunnostuksia (Wikipedia, Budapest-Belgrade Railway).

Raportin kirjoittajat nostavat esille, että Euroopassa on useita toimia käynnissä, jotka ovat liitoksissa BRI:hin, mutta eivät virallisesti ole osa sitä. Euroopan vireille panemat projektit harvemmin luetaan virallisiksi BRI-projekteiksi. Lisäksi kiinalaiset ovat muun muassa investoineet lentoasemiin, ja tuottavat myös ei-kiinalaisille asiakkaille logistiikan palveluja, jotka eivät näy missään eivätkä tarvitse EU:n rahoitusta. Esimerkkinä kerrotaan Kiinan hallituksen omistaman COSCO:n tytäryhtiön COSCO Logisticsista, joka kuljettaa Foxconnin tehtailta Chongqingista HP:n osia maa- ja meriteitä Tšekkiin Foxconnin kokoamistehtaille. Lopputuotteet myydään Euroopassa. COSCO Logistics on toiminut aktiivisesti tämän reitin muodostamisessa ja järjestänyt Piraeuksessa oman laiturin HP:n konteille. Kirjoittajat huomauttavat, että tältä kannalta uusi reitti vaikuttaa jopa enemmän yksityisten yritysten aloitteelta. (van der Putten e.a. 2016, 5)

### 4.5.1 Kiinan rooli Euroopassa

Kiinan kannan mukaan BRI täydentää olemassa olevia ratkaisuja sekä kansallisia ja eurooppalaisia suunnitelmia. Sen mukaan myös kaikki halukkaat saavat osallistua ja ehdottaa hankkeita. Kaikki Euroopan maat eivät kuitenkaan ole samalla tavalla oleellisia Kii-

nalle. Sille tärkeimpiä ovat Kreikka etelässä ja Keski- ja Itä-Euroopan maat, joista jälkimmäisistä se on koonnut jo aiemminkin mainitun 16+1 -foorumin. Näille alueille keskittyy suurin osa BRI-projekteista. (van der Putten e.a. 2016, 5-6)

Kiinan pääministeri pitää vuotuisia huippukokouksia 16+1-maiden johtajien kanssa, mutta yhteistyö alueella ei rajoitu vain näihin maihin; sekä Puola että Valko-Venäjä isännöivät merkittäviä Kiina-Eurooppa -linjan rautatieasemia, näistä Valko-Venäjä ei ole mukana 16+1:ssä. Kiina on myös osoittanut kiinnostusta alakohtaisen yhteistyöfoorumin luomiseen Euroopan Välimeren-maiden kanssa. Kiinnostavien satamien lisäksi alueella on Kiina-Eurooppa -rautatien läntisin pääteasema Madrid. (van der Putten e.a. 2016, 5-6)

Kiinan yhteistyöt Länsi-Euroopan maiden kanssa sisältävät lähinnä joitakin rautateitä sekä Kiinan pyrkimyksen kansainvälistämään valuuttansa renminbi Lontoossa. Niiden lisäksi mainitsemisen arvoista on yhteistyö entisten kolonialististen länsieurooppalaisten maiden kanssa näiden entisiä alusmaita koskevissa projekteissa Afrikassa, Aasiassa ja Latinalaisessa Amerikassa. (van der Putten e.a. 2016, 7)

#### **4.5.2 Kiinnostus Euroopassa**

On huomionarvoista, että EU-kansalaiset ovat melko tietämättömiä BRI:stä. Tämä johtuu Kiinan viestinnän keskittymisestä päättäviin tahoihin. Raportissa käsitellyjen EU-maiden hallitusten asenteet BRI:hin vaihtelivat laajalti, ollen kuitenkin enimmäkseen neutraalia tai positiivista. Voidaan myös olettaa, että monien valtioiden mielestä BRI:llä ei ole kovin suurta merkitystä niille. Saksassa kiinnostus on jopa laskussa, ja kirjoittajat selittävät sitä sillä, että surista puheista huolimatta BRI ei oikein onnistu konkretisoitumaan. Monet maat eivät koe kannustavana tehdä itse aloitetta BRI:n suuntaan, vaan pysyttelevät odottavalla kannalla. Toisaalta monen Länsi-Euroopan maan liittyminen AIIB:hen voidaan laskea sellaiseksi, vaikkei pankki muodollisesti olekaan osa BRI:tä. Yrity maailma on lähtenyt aktiivisemmin mukaan. Monet eurooppalaiset yritykset ovat olleet tehokkaasti mukana etsimässä mahdollisuuksia ja toteuttamassa niitä, riippumatta valtion virallisesta asenteesta. Esimerkkinä logistiikkapalveluja tuottavat yritykset Alankomaissa, Saksassa ja Puolassa; niiden rautatiet ovat suoraan yhteydessä Kiinaan ulottuvaan verkkoon. Paikallishallituksetkin ovat siellä, täällä olleet aktiivisia. Esimerkiksi Hampurin ja Lyonin kaupungit ovat pyrkineet houkuttelemaan kiinalaisia investointeja ja siten edistämään alueensa taloudellista kehitystä. (van der Putten e.a. 2016, 8)



Kiinalla kesti pitkän aikaa, ennen kuin se alkoi hahmottaa Euroopan unionin roolia BRI:ssä. Vaikka alusta asti oli selvää, että moderni Silkkitie johtaa Kiinasta länteen ja nimenomaan Euroopan talousalueelle, ei Kiina ottanut asiaa puheeksi EU:n kanssa kuin vasta 2014. BRI:n julkistamisen aikaan 2013 ja ennen sitä oli jo käyty pitkään neuvotte- luita EU-Kiina 2020 strategisesta yhteistyöohjelmasta. Kiina ei kuitenkaan nähnyt aiheel- liseksi sisällyttää BRI:ä tähän ohjelmaan, vaikka se sisälsi kunnianhimoisia tavoitteita lo- gistiikan infrastruktuuriverkoston kehittämisestä Euroopan ja Aasian alueella. Vaikka myö- hemmin BRI:stä keskusteltiin virallisilla foorumeilla, meni vielä aikaa, ennen kuin se pääsi Kiinan virallisiin Eurooppaa käsitteleviin dokumentteihin. Kiinalla on ollut vaikeuksia myös virkamiestasolla määrittellä mitä BRI käytännössä tarkoittaa ja mikä EU:n rooli siinä olisi. van der Putten ja kumppanit arvelevat, että tämä noin yleisesti vain kuvaa, kuinka hi- taasti Kiinan johdon ideat konkretisoituvat käytännön ratkaisuksi. (van der Putten e.a. 2016, 67-68)

van der Putten ryhmineen nostaa esille vielä muita seikkoja. Esimerkiksi Eurooppa ja Kiina olivat käyneet säännöllisesti keskustelua liikenteestä, tullihelpotuksista ynnä muista BRI:hin helposti liitettävistä asioista, ja nämä keskustelut ovat menneet eteenpäin ilman virallista viittausta EU:n roolista BRI:ssä. Tämä kaikki viittaa siihen, että BRI on kuin uusi yhdistävä tarina jo olemassa olevista projekteista. Sen lisäksi kiinalaiset toimijat kokivat alkuun EU:n instituutiotasolla ehkä lähinnä ongelmallisena kaikkine sääntöineen kilpailu- tuksesta ja muista, ja pyrkivät keskittymään eri valtioiden tasolla tehtäviin sopimuksiin ja käytännön projekteihin. He joutuivat kuitenkin hyväksymään, että EU:n alueella toimitaan eri säännöillä kuin Kiinassa, ja että EU on tarpeellinen kumppani, kun keskustellaan koko EU-aluetta koskevista säännöistä sekä massiivisen projektimäärän koordinaatiossa. (van der Putten e.a. 2016, 68)

Kolme vuotta BRI:n julkistamisen jälkeen varsinaisia konkretisoituneita projekteja on Eu- roopassa vielä silti melko rajatusti, ja monet niistä ovat olleet jo käynnissä ennen sitä. Eri- laiset liiketoimintamahdollisuudet ovat kuitenkin houkutteleet runsaasti yrityksiä ja paikal- lishallintoa, jotka pyrkivät saamaan osansa. Valtiotasolla suurinta innostusta BRI:n suh- teen ovat osoittaneet jotkin Keski- ja Itä-Euroopan ja Välimeren maat. Uusia reittiyhteyksiä on syntynyt: junanrata Kiinasta Länsi-Eurooppaan Puolan ja Saksan kautta, ja sen lisäksi Välimereltä Kreikan Piraeuksesta Keski-Euroopan kautta Baltiaan on syntymässä rata. Varsinaiset hyödyt uusista yhteyksistä antavat vielä odottaa itseään, mutta liikenne niillä on kasvamaan päin. (van der Putten e.a. 2016, 9)

## 4.6 Esimerkki Kreikasta

Yksi Kiinan pääprojekteista Euroopassa on ollut Kiinan valtion omistaman China Ocean Shipping Companyn (COSCO) rahoittama Kreikan Piraeuksen satama. Se on avannut Kiinalle merkittävän jalansijan Välimerelle ja Euroopan maareiteille, ja se laskee huomattavasti logistiikan kustannuksia. Kiina teki Kreikan kanssa 831,2 miljoonan euron arvoisen toimitus sopimuksen satamasta vuonna 2008, jolloin se sai käyttöönsä kaksi terminaalaa kolmesta 35 vuodeksi. Vuonna 2016 COSCO maksoi 280,5 miljoonaa euroa saadakseen 51 % Piraeuksen satamaviranomaisen osuudesta, ja maksaa vielä vuonna 2021 88 miljoonaa euroa plus 350 miljoonan lisäinvestoinnit seuraavana viitenä vuotena saadakseen lisäksi vielä 16 % viranomaisuudesta. Piraeus on nyt yksi maailman nopeimmin kasvavista konttisatamista. (Tonchev & Davarinou 2017, 16-17)

Toiseksi merkittävin kiinalainen investointi Kreikassa on 24%:n osuuden hankinta riippumattomasta siirtoverkko-operaattorista. Muita kiinalaisia houkuttelevia ja investointeja kehränneitä aloja ovat uusiutuva energia, telekommunikaatio, matkailu ja kiinteistöala. Näillä yhdessä on suuri painoarvo Kreikan taloudessa. (Tonchev & Davarinou 2017; 5, 16) Kreikan ollessa taloudellisessa ahdingossa kiinalainen raha houkuttaa ja on ymmärrettävästi tervetullutta. Uusiutuvan energian saralta on mielenkiintoista huomata suorastaan altruistinen esimerkki:

”Jotkin kiinalaiset investoijat näyttävät havainneen erityistarpeita Kreikassa. Esimerkiksi Sky Solar Holdings on päättänyt investoida Kreikkaan välittämättä maata vaivaavasta kriisistä, johtuen lähinnä sähkön tuotannon kalleudesta.” (Tonchev & Davarinou 2017, 22)

Enemmistö kiinalaisista sijoittajayrityksistä Kreikassa ovat Kiinan valtion omistamien yhtiöiden tytäryhtiöitä, ja ne tekevät tiiviisti yhteistyötä keskenään. Tonchev ja Davarinou (2017, 6) arvioivat, että Piraeukseen on muotoutumassa epävirallinen verkosto kiinalaisia valtion omistamia yrityksiä mahdollisesti suurellakin liikevaihdolla, josta on hyvin haasteellista pitää kirjaa, saati analysoida sitä. Huolimatta Kiinan pitkän tähtäimen visioista, vaikuttaa siltä, että se ei oikein tahdo saada aikaiseksi tasapuolista ja molempien edut huomioon ottavaa järjestelyä Kreikassa.

### 4.6.1 Kiinan investoinnit Kreikassa

Koko Kreikan Kiinalta saaman rahoituksen määrää on vaikea laskea, koska investointisuunnitelmissa sovittuja määriä ei makseta kerralla, vaan ajan kuluessa, ja eri lähteet mai-

nitsevat erilaisia summia. Myöskään ensimmäisen summan jälkeisiä maksuja ei välttämättä kirjata asianmukaisella tavalla. Kreikan pankki arvioi, että vuoden 2016 loppuun mennessä Kreikkaan olisi investoitu kiinalaista rahaa 585,2 miljoonaa euroa. Selvää lieenee, että arvioitu summa ei vastaa koko investointien määrää. Lisäksi mielenkiintoista on, että Kiina on ilmoittanut investoineensa Kreikkaan kesäkuuhun 2017 mennessä yhteensä 1,1 miljardia euroa. Muista lähteistä esimerkiksi Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankki arvioi kiinalaisten kokonaisinvestointien summaksi Kreikassa 4 miljardia euroa, ja American Enterprise Institute huikeat 5,7 miljardia. Vuoden 2015 lopussa Kiina ei kuitenkaan ollut edes Kreikan 10 merkittävimmän ulkomaalaisen sijoittajan listalla. (Tonchev & Davarinou 2017, 13-14)

Tonchev (2017) kertoo, että Kreikan toiveissa on ollut saada panostuksia muun muassa veronmaksuun, varastomyyntiin ja osallistumista sosiaaliturvakuluihin, ja etenkin saada poliittisia hyötyjä suhteessa ulkomaisiin velkoihin. Kreikan asennoituminen Kiinaan on muuttunut viimeisien vuosien aikana ja nyt se pitää EU:ta ja Kiinaa yhtä vahvoina kumppaneina. Huolimatta siitä, että Kiina on merkittävä rahoittaja Kreikassa sekä myös merkittävä maailmanvalta, EU:n jäsenvaltiona Kreikan tulee taipua EU:n sääntöihin. EU yhdessä Kansainvälisen valuuttarahaston kanssa määrittelee, miten Kreikan markkinoiden vapauttaminen järjestetään, vaikka kreikkalaiset itse olisivatkin sitä vastaan. Kiinalaisten yhtiöiden tulee myös noudattaa pitkää liutaa EU-säädöksiä, minkä COSCO sai huomata 2015 EU:n määrättyä Kreikan karsimaan siltä joitakin kohtuuttomia etuoikeuksia. Tonchev ja Davarinou (2017) arvelevat, että tämä oli syy, miksi COSCO on sittemmin jättänyt välistä Kreikan kansallisen rautatieyhtiön.

Kreikka tarvitsee suuria sijoituksia monella eri alalla, ei vain siellä, mikä sattuu sopimaan kiinalaisille yhtiöille. Kiinalaisen rahan osuus on sitä paitsi vain pieni osa siitä, kuinka paljon Kreikka kaiken kaikkiaan tarvitsee ulkomaisia sijoituksia. YK:n kauppaja kehitys konferenssin mukaan Kreikan tarve ulkomaisille investoinneille oli noin 30,2 miljardia euroa vuonna 2010, ja vuoteen 2015 mennessä Kreikka oli haalinut kasaan 15,3 miljardia euroa. (Tonchev & Davarinou 2017, 15). Vaikeudet houkutella ulkomaisia sijoittajia jättävät Kreikan hallituksen hankalaan paikkaan, ja todennäköisesti tekevät myös houkuttelevammaksi pyrkiä löytämään luovia ja yksilöllisiä ratkaisuja tilanteeseen.

#### **4.6.2 Haasteita**

Kreikan haasteena on löytää tasapaino Kiina-suhteidensa kanssa niin että sekä Kiinan edut että Kreikan tarpeet pääsevät muodostamaan BRI:n paljon julistaman win-win -tilanteen. Tonchev ja Davarinou mainitsevat, että Kiina on julkisesti lausunut Kreikan olevan

sen lojaalein eurooppalainen kumppani. Tämä ei ole juuri herättänyt luottamusta Kreikkaa kohtaan Euroopassa. Kreikka on myös äänestänyt Kiinalle edullisesti ja muuta EU:ta vastaan kansainvälisillä kentillä; vuonna 2016 Kreikka vastusti yhteisen julkilausuman hyväksymistä koskien Etelä-Kiinan meren aluekiistaa, ja vuonna 2017 se esti EU:ta muodostamasta yhteistä kannanottoa Kiinan ihmisoikeustilanteesta YK:n ihmisoikeusneuvostossa. EU-maissa onkin ilmaantunut kriittisiä kannanottoja Kreikan ja Kiinan suhteesta. (Tonchev & Davarinou 2017, 52-53)

Libyan levottomuuksien aikana 2011 Kiina evakuoiti 36 000 kansalaistaan pois Libyasta. Myöhemmin kiinalaiset virkamiehet olivat median mukaan sanoneet, että Kiinan tulee olla varautunut tämän kaltaisiin tilanteisiin, ja että se voisi käyttää omia sotalaivojaan viedäkseen kansalaisensa Piraeukseen. Myös on tehty havaintoja, että kiinalaisten merivoimien aluksia on ollut enemmän Välimerellä vuoden 2011 jälkeen. Alukset ovat käyneet useissa alueen satamissa, mutta erityisen monta kertaa ne ovat olleet juuri Piraeuksessa. Sen lisäksi Kiina on määrännyt, että kaikki uudet siviilialukset tulee rakentaa sellaisiksi, että tarvittaessa niitä voi käyttää sotilastarkoituksiin. Tämä kaikki on herättänyt epäilyksiä sataman kahdenlaisesta roolista Kiinalle. (Tonchev & Davarinou 2017, 55)

On toki ymmärrettävää, että Välimeren eteläpuolen levottomuudet huolettavat Kiinaa, etenkin kun sillä on toimintaa alueella. Kuitenkin tuntuu kummalliselta, että kiinalaisilla sota-aluksilla olisi oma satama Euroopassa. Mitä muuta käyttöä Kiinalla olisi armeijansa läsnäololle Välimerellä kuin evakuointia? Paljonko tarvitaan, että Kiina löytää muita käyttötarkoituksia? Onhan sitä tapahtunut lähiaikoina ennenkin täällä päin, että suurvalta päättää ottaa käyttöönsä haluamansa maa-alueen välittämättä kansainvälisistä pelisäännöistä. Kiinan retoriikka BRI:n suhteen on kuitenkin aina korostanut rauhaa ja yhteistyötä.

## 5 Pohdinta

Belt and Road -aloite on Kiinan kunnianhimoinen hanke yhdistää suuri osa maailmaa sekä liikennelogistisesti että kaupankäynnillä. Samalla se pyrkii saattamaan joukon pienempiä maita sen vaikutusvallan piiriin ja siten ottamaan vahvemman suurvalta-aseman maailmassa. Euroopassa ja muuallakin on noussut paljon kysymyksiä Kiinan motiiveista ja perimmäisistä tarkoituksista, mitä Kiina suunnittelee. BRI:ssä yhdistyy monta Kiinaa hyödyttävää puolta. Kun muut ottavat lainoja siltä, se saa suuret rahavarantonsa aktivoitua hyötykäyttöön. Logistiikan yksinkertaistaminen ja kaupankäynnin helpotukset kehittävät talouden kasvua sekä Kiinassa että ulkomailla. Näiden ohella tuleva vaikutusvalta on tarpeen kansainvälisen politiikan kentillä. BRI on alkanut olla symboli Kiinan suuremmasta kansainvälisestä roolista.

Euroopan sisällä BRI on vaikuttanut siihen, miten EU tekee politiikkaa. Uudet tilanteet vaativat uusien toimintatapojen kehittämistä, ja uusissa yhteistyökumppaneissakin on omat haasteensa. Kiina pyrki ensin ohittamaan EU:n instituutiotason ja toimimaan vain valtioiden kanssa sekä paikallisella tasolla. Tämä osoittautui ongelmalliseksi, koska Kiina yritti soveltaa sen omia toimintatapoja ohittaen esimerkiksi Euroopassa tärkeän vapaan kilpailutuksen ja julkisen rahankäytön läpinäkyvyyden. Myös on ollut eroavaisuuksia työturvallisuudessa, työehdoissa ja ympäristökysymyksissä. EU:n on täytynyt puuttua asioihin, ja vähitellen näyttää siltä, että Kiinakin on alkanut ottaa paremmin huomioon eurooppalaiset normit ja säännöt.

Eurooppa on varmasti myös hyötynyt BRI:stä. Liikenneyhteyksien paraneminen helpottaa kaupankäyntiä myös Euroopan sisällä. Ulkomaiset sijoitukset nostavat taloutta. Matkailu Kiinasta Eurooppaan kasvaa, kun kiinalaiset investoivat BRI-keskuksissa matkailuun. Toki enemmänkin voisi varmasti hyötyä yhteistyöstä Kiinan kanssa, mutta moni yksityiskohta lienee neuvoteltavissa.

Haasteena on säilyttää eurooppalainen tapa toimia, eurooppalaiset arvot, eurooppalainen laatu ja integriteetti. Kun ollaan riippuvaisia ulkomaisesta rahoituksesta, voi olla vaikeaa pitää kiinni ideaaleista, vaikka Eurooppa onkin rakennettu ideaalien päälle. On tavallaan ymmärrettävää, että suuren rahasumman saatuaan yrittää olla suuttuttamatta rahan antajaa, ettei tämä vie rahojaan muualle. Tässä varmasti olisi hyötyä vahvasta yhteisön tuesta.

Maailmankarttaa katsomalla näyttää siltä, että esimerkiksi USA ja Japani voisivat merialueilla katkaista Kiinan viennin ja tuonnin niin halutessaan. Kiinan talouden nojattua vahvasti

vientiin ja luonnonvarojen tuontiin tämä lienee ihan järkeenkäypä huolenaihe, etenkin kun ottaa huomioon maiden väliset asenteet ja käytetyn retoriikan. Maa- ja merireittejä luodessaan ja olemassa olevia vahvistaessaan Kiina samalla tulee vahvistamaan mahdollisuutensa selvittää potentiaalisesti uhkaavista kuristustoimista. Lieneekö Kiinan toimet Etelä-Kiinan merellä tätä perua? Maat, jotka tekevät enemmän kauppaa sotivat vähemmän, ylipäätään kenenkään kanssa (Yirka 2015). Joten Kiina on ainakin tällä perusteella todella luomassa maailmaan rauhaa tekemällä kaupankäyntiä helpommaksi BRI-maiden kesken. Esiin on kuitenkin noussut vakavia huolenaiheita siitä, miten Kiina pystyy käyttämään BRI:tä Euroopan yhtenäisyyden heikentämiseen ja omien etujensa ajamiseen esimerkiksi YK:ssa.

Kiinan valtion omistama COSCO allekirjoitti Kreikan kanssa sopimuksen Piraeuksen satamasta vuonna 2008 (Tonchev & Davarinou 2017, 13). Sen perusteella voi päätellä, että Kiinalla on ollut visio Kreikasta osana kauppareitistöään sekä itse kauppareitistöä jo kauan ennen BRI:n julkistamista 2013. Mitä muuta Kiina suunnittelee hiljaa? Kaikki valtiot varmasti tekevät suunnitelmia, mutta harva yhtä laajalla skaalalla kuin Kiina.

### **5.1 Miltä tilanne näyttää?**

Kiinan ja EU:n tilanne BRI:n suhteen ei ainakaan vielä ole saavuttanut win-win tilannetta, vaikka useita enemmän tai vähemmän vilpittömiä projekteja on meneillään. Junat kulkevat enimmäkseen Kiinasta Eurooppaan päin ja kauppatase on negatiivinen. (Klose e.a. 2017, 3) Toisaalta voidaan kysyä, onko vielä liian aikaista arvioida BRI:n vaikutusta Euroopan alueella. Mutta miksi Kiinasta sitten alkoi jo virtaus länteen päin?

ETNC:n raportin (2015) kaikki maaedustajat puhuvat siitä, että juuri heidän maallaan on erityinen suhde Kiinan kanssa. Kiina mielellään korostaa suhteen erityisyyttä ja eurooppalaiset valtiot vastaavat retoriikkaan. Tämä myös vaikuttaa joskus antavan vapaat kädet määritellä suhde kunkin yksittäisen maan kanssa välittämättä paljoakaan esimerkiksi Euroopan unionin yhteisistä linjoista tai sopimuksista; onhan suhde jonkin yksittäisen valtion ja Kiinan kanssa jotain aivan omanlaistaan ja erityistä.

Kiinaa pienemmät valtiot ovat kuitenkin taipuvaisia olemaan jatkuvasti altavastaajia tämänkaltaisissa suhteissa ja Kiina pääsee ehdottamaan paljon asioita omien etujensa mukaisesti, eikä heikommalla kumppanilla ole aina vahvuutta olla huomioimatta isomman toiveita. Aika pitkälle tämä vaikuttaisi olevan eurooppalaisten valtioiden oma vika, kun eivät pidä yhtä ja hanki sillä tavalla etulyöntiasemaa tai edes vastapainoa Kiinalle.

Monet valtiot uskovat olevansa Kiinan portti Eurooppaan. Mutta onko sillä paljon merkitystä yksittäiselle portille, jos niitä on Kiinalla kaikkiaan 27? Eurooppa on todetusti maailmanlaajuisesti vahva markkina-alue; yhtenäisenä neuvottelijaosapuolena sillä olisi voimaa. Kunnollinen portti auki EU-tasolla voisi avata 27 vahvempaa ja kestävämpää porttia ympäri Eurooppaa. Toistaiseksi näyttää olevan haasteellista saada aikaan vahvaa yhteisymmärrystä Euroopassa. Kiina on käytännöllinen ja pyrkii pitämään portteja auki suoraan sellaisten yksittäisten isäntämaiden kanssa, jotka ovat strategisesti sille tärkeitä.

Esimerkkimme Kreikan tilanne näyttää hankalalta, johtuen kovasta rahoituksen tarpeesta ja vaikeuksista löytää riittävästi ulkomaisia sijoittajia. Samoin poliittisella kentällä on nousut tarvetta varovaisuuteen. Kiina tietää Kreikan tilanteen ja pyrkii neuvottelemaan edullisia sopimuksia. Se kuitenkin näyttää välittelevän vaikeuksia. Piraeuksen tapauksessa EU määräsi Kreikan karsimaan kohtuuttomia etuoikeuksia, joita Kreikka oli COSCO:lle antanut, ja tämän vuoksi Kiinan valtion omistama COSCO ei kiinnostunut Kreikan valtion rautatieyhteyksestä. Menikö luotto kreikkalaisten valtuuksiin ja osaamiseen tehdä sopimuksia omasta puolestaan? Mielenkiintoista olisi myös tietää, miten Kreikka pärjää muiden ulkomaisten sijoittajiensa kanssa.

Sopimusten tekeminen Kiinan kanssa BRI:n puitteissa ei ole paha asia, se voi tuottaa paljon hyötyä molemmille osapuolille. Käytäntö kuitenkin osoittaa, että sopimukseen liittyy useita kriittisiä kohtia, joissa voi ”mennä pieleen”. Riskit ovat suuret, jos neuvotteluihin mennään valmistautumatta. Lähdemateriaalissa on tullut ilmi, että valtiolle on hyödyllisempää, jos sillä on hyvin järjesteltyä eri toimintatavat ja säännökset, sillä Kiina kyllä pyrkii niitä noudattamaan, vaikka nostaisikin esille epäreiluna pitämiään kohtia. Jos valtiolla ei ole mitään tukevaa kehikkoa antaa raameiksi, neuvottelee Kiina sille itselleen edullisimman vaihtoehdon. Sinällään ihan loogista. Pitää ymmärtää, ettei Kiinalla ole automaattisesti eurooppalaisia tai länsimaalaisia ihanteita työkalupakissaan.

Mikä meille Euroopassa voi vaikuttaa itsestään selvältä, oikeudenmukaiselta ja kunnialliselta toiminnalta, ei välttämättä ole sitä Kiinalle. Neuvotteluihin tulee mennä tietoisesti ja silmät auki eikä vahingossa. Jos projekteissa kilpailutuksenkin jälkeen käytetään kiinalaista lainarahaa ja kiinalaisia yrityksiä, ei se ole välttämättä huono asia. Täytyy tiedostaa etukäteen vaihtoehdot ja tehdä sopimukset molempia osapuolia hyödyttäväksi. Jälkikäteen harmittelu on yleensä hyödytöntä ja kertoo että neuvotteluihin on menty varautumatta.

Tulee myös ymmärtää, että kaikkia eurooppalaisiakaan valtioita ja hallituksia ei kiinnosta eurooppalaiset ihanteet, etenkin jos päättävät henkilöt saavat huomattavia henkilökohtaisia hyötyjä toimimalla toisin. Tämän tyylliset ratkaisut eivät ole kannattavia valtion pitkän tähtäimen hyvinvoinnille, mutta ihmisikä on suhteellisen lyhyt ja työura tai mahdollisuus vaikuttaa tuloihinsa vielä lyhyempi. Jo Maslow'n tarvehierarkiankin mukaan tietystä asemassa olevat henkilöt tekevät helpommin valintoja enemmän selviytymiseen liittyvien syiden pohjalta kuin eettisten tai filosofisten ideaalien ohjaamina.

## **5.2 Miltä tulevaisuus vaikuttaa?**

BRI voisi olla tervetullut lisä eurooppalaisten valtioiden rahalliseksi avuksi, mikäli ehdoista pystytään sopimaan kaikkia hyödyttävästi. Jos oikein positiivisesti ajatellaan, niin Eurooppa voisi ryhdistäytyä ja puhaltaa yhteen hiileen. Yhteistyö jo olemassa olevien sääntöjen noudattamisessa ja yhteiset neuvottelut toisivat vaikutusvaltaa isompien valtioiden suhteen maailmanpolitiikan areenoilla, sekä maidenvälisissä neuvotteluissa. Euroopan hajanaisuus on sen pahin vihollinen. Yksin jokainen maa on altavastajan asemassa isompia ulkovaltoja vastaan, mutta yhdessä pystyisimme pitämään yllä eurooppalaisia ideoita ja eurooppalaisia kulttuureja. Huonossa tapauksessa jokainen maa toimisi vain omien sen hetkisten intressien mukaisesti ja EU:sta instituutiona tulisi pelkkä kuva vailla valtaa vaikuttaa todella mihinkään.

Käytännön ongelmana Keski-Aasian levottomuudet voivat vaikuttaa BRI:n tulevaisuuteen; ainakin rahaa kuluu paljon alueen (ainakin osittaiseen) rauhoittamiseen, samoin armeijan läsnäolo saattanee tulla välttämättömäksi, koska jo nyt on koettu hyökkäyksiä kiinalaisia kohtaan. Terroristijärjestöt ja muut militantit pyrkivät haittaamaan toteutusta. Osin syynä on näiden tahojen tuki Uiguureille; kerrotaan myös, että samat taistelijat pyörivät kaikissa ryhmittymissä. Mikäli Keski-Aasiaa ei saada rauhoittumaan, voi se johtaa käytännössä infrastruktuurin rakentamisen estämiseen, tai jo valmiiden rakenteiden tuhoamiseen. Tällöin esimerkiksi sähkön johtaminen Eurooppaan estyy. Linjojen huolellinen vetäminen kauaksi levottomilta alueilta lisää kokonaispituutta ja kustannuksia.

Kiina on nostanut miljoonia ihmisiä ylös köyhyydestä ja kirjoittanut taloudellisen menestystarinan, jota koko maailma seuraa ihmeissään. Kiinasta on tulossa avoimempi, ja se on valmiimpi ottamaan suuremman roolin kansainvälisessä yhteisössä. Kiinalla on silti vielä monta haastetta ratkaistavanaan, kuten eriarvoisuus sekä alueellisesti että vaurauden jakautumisessa, saastuminen ja terveydenhuollon taso. Jäävätkö ne BRI:n projektien alle? Suurempi rooli tuo myös suuremman vastuun. Kuinka korkealle Kiina uskaltaa nousta? Mihin sen rahkeet riittävät? Onko tämä kehitys pelkkä kupla? Kiinan talouskasvu on ollut



hurjaa, mutta viime aikoina se on hieman hidastunut. Tämä on poikunut huolta siitä, onko Kiinan talous ylipäätään kestäväällä pohjalla. Euroopan keskuspankki on huolissaan etenkin siitä, että Kiinan talous nojaa niinkin vahvasti vain investointeihin ja luotonantoon -eli käytännössä BRI:n varaan. Kiinan ei kannattaisi pitää kaikkia munia samassa korissa, vaan hajauttaa taloutensa pilareita eri aloille. Kykeneekö Kiina sitten suorittamaan tarvittavan siirtymisen hallitusti? Näkeekö Kiina sitä edes tärkeänä?

EU-Aasia -keskuksen johtaja Fraser Cameron pohtii artikkelissaan (2017) Kiinan tulevaisuutta. Kiina on G20:n avainjäseniä ja isännöi G20 -huippukokouksen Hangzhoussa 2016. Kiinasta on tullut ympäristöasioiden puolesta puhuja ja Pariisin ilmastopöytäsohituksen puolustaja YK:ssa. Se on myös ajamassa asensuasioita, etenkin Iranin ydinsopimusta. Tämä kaikki osoittaa monenvälisyyden tärkeyttä.

Millainen on Kiinan tulevaisuus? Kiina laskee itsensä vielä kehitysmaaksi, ja Cameronin (2017) mukaan monet kiinalaiset virkamiehet toppuuttelevat odotuksia Kiinan roolista kansainvälisillä kentillä. Voidaan varmasti odottaa Kiinan ajavan eteenpäin BRI -aloitetta ja projekteja sen alla, koska sen hyödyt Kiinalle tulisivat olemaan mittavat pitkässä juoksussa: poliittinen ja taloudellinen vaikutusvalta, uusien markkinoiden avautuminen ja alueellinen talouskasvu sekä kansainvälinen yhteistyö. Cameronin arvion mukaan Kiina tulee vaikuttamaan maailmanlaajuisesti teknologian kehitykseen, siihen miten käytämme big dataa, saasteiden kontrolloimiseen, sosiaaliturvan reformoimiseen ja mitä tehdä vanhenevan väestön kanssa. Onko tämä edes riittävä lista? Entä mitä Kiina tulee tekemään naapuriensa suhteen? Tämä on joillekin tahoille se kaikkein tärkein kysymys. Mitä ikinä Kiina tulee tekemäänkään, naapuriensa, tai muiden yhteistyökumppaneiden suhteen, se tulee vaikuttamaan koko maailman tilanteeseen.

### **5.3 Luotettavuus**

Johtopäätösten luotettavuus kärsii jo materiaalin valinnasta, koska tukeuduttiin vahvasti vapaisiin verkkojulkaisuihin, mutta opinnäytetyö silti antaa hyvän yleiskatsauksen aiheesta. Luotettavuutta pyrittiin parantamaan valitsemalla pääasiallisiksi materiaaliksi uskottavien ja tunnettujen tahojen julkaisuja. Materiaalia valitessa huomasin nopeasti, että olin henkilökohtaisesti asennoitunut olemaan epäileväinen sekä kiinalaisia että venäläisiä kirjoittajia kohtaan. Ajattelin että he työskentelevät automaattisesti puolueidensa hyväksi ja pyrkisivät luomaan mahdollisimman positiivisen ja edullisen kuvan Kiinan pyrkimyksistä. Toisaalta eurooppalaiset lähteet vaikuttivat puolueettomilta jo alkuperänsä takia.

Pyrin tietoisesti kyseenalaistamaan ennakkoluuloni materiaalia valitessa ja sisällyttämään myös yltyöpositiivisilta vaikuttavia artikkeleita, mikäli ne eivät vaikuttaneet liian ideologisesti värittyneiltä. Siinä tosin tunnustan olevani arvostelukyvyltäni aloittelija. Useat artikkelit putosivat pois siitä syystä, että ne vaikuttivat ajavan kovin vierasta maailmanselitystä. Toisaalta niistä pääsi näkemään, kuinka eri tavalla maailma ja poliittinen tilanne voidaan nähdä eri suunnista, ja miten toisten valtioiden ratkaisujen ja toiminnan motiiveja voidaan selittää.

#### **5.4 Opinnäytetyöprosessin ja oman työskentelyn arviointi**

Tämän kirjoittajan mukaan ajatustyö opinnäytetyötä tehdessä voisi olla suoraviivaisempaa ja tuloksellisempaa jos heti alkuun sitä tekisi kirjoittaen. Uusi oivallus syntyi työtä erityisesti hankaloittaneesta tekijästä: tuntui siltä, että koko aineisto pitäisi olla päässä selvänä kokonaisuutena, ennen kun siitä voi kirjoittaa. Se osoittautui virheeksi, koska metodi otti turhaa aikaa monessa kohtaa. Asioita voi lisätä eri osioihin sitä mukaa kun niitä löytää ja niitä pohdiskellee. Kirjoittaminen on myös tehokasta aiheen käsittelyä. Kaikkea ei tarvitse pohdita ensin perusteellisesti päässänsä; ajatukset voivat jäädä kiertämään kehää, kun taas kirjoitettuna näkee koko ajan missä kohtaa on menossa, mistä kohtaa voi jatkaa eteenpäin. Työssä edistymistä häiritsi myös kovasti se, että hakujen yhteydessä löytyi monta kiinnostavan kuuloista artikkelia vähän aiheen vierestä, eikä niihin pystynyt kunnolla perehtymään aikarajoitteen vuoksi. Tämäntyyppiset artikkelit veivät toisinaan huomion varsinaisesta asiasta ja taas aikaa tuhraantui.

Opinnäytetyön prosessi sinällään oli tuttu edellisistä opinnoista: aiheen valinta ja rajaus, niiden jälkeen tiedonhaku, prosessointi ja kirjoittaminen ja tarvittaessa toistetaan. Aineisto oli kaiken kaikkiaan hyvin laaja, ja sitä läpi käydessä aihetta oli pakko rajata useasti. Mikäli hyvin aikaisessa vaiheessa olisi ymmärtänyt tehdä tiukat rajaukset, ei aineiston läpi käymiseen olisi mennyt niin paljon aikaa ja energiaa. Opinnäytetyö on kuitenkin vain 15 opintopisteen arvoinen. Aikaa tuntui olevan rajattomasti, kunnes sitä ei enää ollutkaan tuhlattavaksi asti.

Olen kuitenkin tyytyväinen sekä opinnäytetyöhön että siihen tietomäärään, jonka olen saavuttanut tämän projektin aikana, samoin kuin eri näkökulmiin, joita on tullut vastaan. Kaikesta huolimatta maailmanpolitiikka on monimutkainen kokonaisuus, ja tällä raapaistiin pintaa vain yhdeltä alueelta. Mitä enemmän aiheeseen perehtyi ja luki artikkeleita, sitä enemmän nousi kysymyksiä ja materiaali alkoi tuntua rajalliselta. Samoin nousi uusia kohteita mielenkiinnolle aiheesta ja sen vierestä. Onko Euroopalla tulevaisuutta oman arvojärjestelmänsä ylläpitäjänä muuttuvassa maailmassa? Ymmärtävätkö valtiomiehet todella

OECD:n kansainvälisiä standardeja ja miksi ne on kehitetty? Onko niillä arvoa? Miten päätöksentekijät kokevat vastuullisuuden? Onko sitä?

Muitakin kysymyksiä nousi. Miten Kiina aikoo pitää huolta laajasta kansastaan ihmisten etsiessä parempaa elintasoja urbanisoinnin keskellä ja maailman muuttuessa sekä ympäristö- että poliittisilta tekijöiltään? Miten se tulisi tehdä, jotta kaupungit olisivat todella kestävä ratkaisu? Onko Kiinalla todella riittävästi resursseja ja osaamista toteuttaa siirtymisen ekologisesti kestäväälle pohjalle? Onko motivaatiota? Mikä olisi tehokkain ja kestävin tapa saada Länsi-Kiina rauhoitettua ja hyvinvoivaksi? Tuleeko maaseutu pitää asuttuna (onko siihen jotain rajoja olemassa)? Miten muut valtiot voisivat hyötyä Kiinan kokemuksista ja ratkaisuista? Ehkä tulevaisuudessa johonkin niistä vielä pääsisi perehtymään tarkemmin.

## Lähteet

Action plan on the Belt and Road Initiative. 2015. The State Council. The People's Republic of China. Luettavissa [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm) Luettu 10.11.2018

Bastos, P. 2018. Exposure of Belt and Road Economies to China Trade Shocks. Policy Research Working Paper 8503. World Bank Group. Luettavissa <http://documents.worldbank.org/curated/en/444691530324394149/pdf/WPS8503.pdf> Luettu 26.9.2018

Breitmaier, M. 2016. China's rise and Central Asia's security. Issue alert. European Union. Luettavissa <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/3de5d226-3138-11e6-b497-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-71077758> Luettu 12.7.2018.

Cameron, F. 2017. World has a big stake in China's future. Chinadaily.com. Luettavissa [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-10/27/content\\_33760418.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-10/27/content_33760418.htm) Luettu 2.11.2018

China Statistic Press. 2014. In the article The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries. by Kong, T. 2015. Crit-Com. Luettavissa <http://critcom.councilforeuropeanstudies.org/161-framework-and-economic-relations-between-china-and-ceec/> Luettu 19.11.2018

commons.wikimedia. 2008. European Union Flag. Luettavissa [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Flag\\_of\\_Europe.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Flag_of_Europe.svg) Luettu 9.10.2018

commons.wikimedia. 2012. Schengen Area2. Luettavissa [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schengen\\_Area2.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schengen_Area2.svg) Luettu 15.11.2018

commons.wikimedia. 2014. Europol-members-map. Luettavissa <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Europol-members-map.png> Luettu 15.11.2018

Cooper Ramo, J. 2009. The Beijing Consensus: Notes on the New Physics of Chinese Power. The Foreign Policy Centre. Luettavissa <http://www.chinaelections.org/upload-file/200909/20090918021638239.pdf> Luettu 12.11.2018

Cornen, M. 2014. The European Union. An Introduction. I.B.Tauris. London.

Curran, E. 2018. Quicktake. The AIB. China's World Bank. Luettavissa <https://www.bloomberg.com/quicktake/chinas-world-bank> Luettu 16.11.2018.

Dieppe, A., Gilhooly, R., Han, J., Korhonen, I. & Lodge, D. (toim.) 2018. The transition of China to sustainable growth – implications for the global economy and the euro area. Occasional Paper Series. European Central Bank. Luettavissa <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2dd58ef7-3ec5-11e8-b5fe-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-71077758> Luettu 16.11.2018

Dreher, A., Fuchs, A., Parks, B., Strange, A. M., Tierney, M. J. 2017. Working Paper 46: Aid , China, and Growth: Evidence from a New Global Development Finance Dataset. AIDDATA. A Research Lab at William & Mary. Luettavissa [http://docs.aid-data.org/ad4/pdfs/WPS46\\_Aid\\_China\\_and\\_Growth.pdf](http://docs.aid-data.org/ad4/pdfs/WPS46_Aid_China_and_Growth.pdf) Luettu 15.11.2018

ECTY. 2018. Luettavissa <https://ecty2018.org/press/> Luettu 10.9.2018

EUR-Lex. 2018. Treaty of Maastricht on European Union. Luettavissa <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:xy0026> Luettu 11.11.2018

Euroopan lippu. 2018. Euroopan unioni. Luettavissa [https://europa.eu/european-union/about-eu/symbols/flag\\_fi](https://europa.eu/european-union/about-eu/symbols/flag_fi) Luettu 11.11.2018

Euroopan unioni. 2018. Perustietoa Euroopan unionista. Luettavissa [https://europa.eu/european-union/about-eu\\_fi](https://europa.eu/european-union/about-eu_fi) Luettu 9.9.2018

European Union. 2018. The History of European Union. Luettavissa [https://europa.eu/european-union/about-eu/history\\_en](https://europa.eu/european-union/about-eu/history_en) Luettu 10.10.2018

Eurooppalainen kansalaisaloite. 2018. Euroopan komissio. Luettavissa <http://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/welcome?lg=fi> Luettu 11.11.2018

Flash Eurobarometer 450. 2017. Report. Future of Europe – Views from outside the EU. European commission. European Union. Luettavissa <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/525eb857-78c1-11e7-b2f2-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-71200941> Luettu 10.10.2018

Gabriel, J. & Schmelcher, S. 2017. Three scenarios for EU-China relations 2025. Futures 97. Luettavissa [https://ac-els-cdn-com.ezproxy.haaga-helia.fi/S0016328717300186/1-s2.0-S0016328717300186-main.pdf?tid=49d080f7-3711-4202-b4f8-e2fecf76f1a2&ac-dnat=1542536335\\_5bd21f996eb648d43b3ca9922198c477](https://ac-els-cdn-com.ezproxy.haaga-helia.fi/S0016328717300186/1-s2.0-S0016328717300186-main.pdf?tid=49d080f7-3711-4202-b4f8-e2fecf76f1a2&ac-dnat=1542536335_5bd21f996eb648d43b3ca9922198c477) Ladattu 10.7.2018.

Huotari, M., Otero-Iglesias, M., Seaman, J. & Ekman, A. (toim.) 2015. Mapping Europe-China Relations. A Bottom-Up Approach. European Think-tank Network on China (ENTC). Ifri. Luettavissa [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc\\_web\\_final\\_1-1.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_web_final_1-1.pdf) Luettu 25.5.2018

Klose, S., Pepermans, A. & Wang, L. 2017. An uphill struggle? Towards coordinated EU engagement with China's Belt and Road Initiative. European Policy Brief. Egmont Royal Institute for International Relations. Luettavissa <http://www.egmontinstitute.be/content/uploads/2017/11/EPB-48.pdf?type=pdf> Luettu 2.11.2018

Kouvola Cargo Handling Oy. 2018. Luettavissa <https://cargohan-dling.fi/kiina/#1536847205123-f4cd312e-0fc94cbf-11ea> Luettu 15.11.2018

Makocki, M. & Nechev, Z. 2017. Balkan corruption: the China connection. European Union Institute for Security Studies. Luettavissa <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/76f09eb6-701e-11e7-b2f2-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-71163593> Luettu 28.6.2018

Manuel, A. 2017. China Is Quietly Reshaping the World. Luettavissa <https://www.theatlantic.com/international/archive/2017/10/china-belt-and-road/542667/> Luettu 23.9.2018

OECD. 2018. OECD Business and Finance Outlook 2018. OECD Publishing, Paris. Luettavissa <https://doi.org/10.1787/9789264298828-en> Luettu 2.10.2018

oecd.org. Organisation for European Economic Cooperation. Luettavissa <http://www.oecd.org/general/organisationforeuropeaneconomicco-operation.htm> Luettu 11.10.2018

PwC's Growth Market Centre. 2016. China's new silk route. The long and winding road. Luettavissa <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf> Luettu 5.7.2018.

Rühlig, T. 2017. China and the new International Order. EU Asia Centre. Luettavissa [http://www.eu-asiacentre.eu/pub\\_details.php?pub\\_id=218](http://www.eu-asiacentre.eu/pub_details.php?pub_id=218) Luettu 12.11.2018

Salminen, A. 2011. Mikä kirjallisuuskatsaus? Vaasan yliopisto. Luettavissa [https://www.univaasa.fi/materiaali/pdf/isbn\\_978-952-476-349-3.pdf](https://www.univaasa.fi/materiaali/pdf/isbn_978-952-476-349-3.pdf) Luettu 10.9.2018

Standard Eurobarometer 88. Autumn 2017. Report. Public opinion in the European Union. 2018. European Union. Luettavissa <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/700bc88e-58b7-11e8-ab41-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-79830599> Luettu 10.9.2018

Straits Times Graphics. 2018. Belt and Road Initiative Map. Luettavissa <https://www.theipinionsjournal.com/wp-content/uploads/2018/08/China-Belt-and-Road-Initiative-map-ST-photo.jpg> Luettu 10.11.2018

Stumbaum M.-B. U. 2012. Risky business? The EU, China and dual-use technology. European Union Institute for Security Studies. Luettavissa <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b30b68b9-bf70-4376-8c8a-64c94843d7df/language-en/format-PDF/source-71201367> Luettu 23.7.2018

Tonchev, P. 2017. Greece and Chinese FDI. EU-Asia Centre. Luettavissa [http://www.eu-asiacentre.eu/pub\\_details.php?pub\\_id=229](http://www.eu-asiacentre.eu/pub_details.php?pub_id=229) Luettu 18.10.2018

Tonchev, P. & Davarinou, P. 2017. Chinese Investment in Greece and the Big Picture of Sino-Greek Relations. Institute of International Economic Relations. Luettavissa [http://idos.gr/wp-content/uploads/2017/12/Chinese-Investment-in-Greece\\_4-12-2017.pdf](http://idos.gr/wp-content/uploads/2017/12/Chinese-Investment-in-Greece_4-12-2017.pdf) Luettu 22.10.2018

van der Putten, F.-P., Seaman, J., Huotari, M., Ekman, A. & Otero-Iglesias M. (toim.) 2016. Europe and China's New Silk Roads. European Think-tank Network on China (ENTC). Ifri. Luettavissa [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc\\_2016-europe\\_and\\_chinas\\_new\\_silk\\_roads.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_2016-europe_and_chinas_new_silk_roads.pdf) Luettu 19.2.2018

Wikipedia, Asian Infrastructure Investment Bank. 2018. Luettavissa [https://en.wikipedia.org/wiki/Asian\\_Infrastructure\\_Investment\\_Bank](https://en.wikipedia.org/wiki/Asian_Infrastructure_Investment_Bank) Luettu 11.11.2018

Wikipedia, Budapest-Belgrade Railway. 2018. Luettavissa [https://en.wikipedia.org/wiki/Budapest%E2%80%93Belgrade\\_railway](https://en.wikipedia.org/wiki/Budapest%E2%80%93Belgrade_railway) Luettu 19.11.2018

Wikipedia. European Union. 2018. Luettavissa. [https://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Union](https://en.wikipedia.org/wiki/European_Union) Luettu 11.10.2018

Wikipedia. Euroopan unioni. Luettavissa [https://fi.wikipedia.org/wiki/Euroopan\\_unioni](https://fi.wikipedia.org/wiki/Euroopan_unioni) Luettu 10.9.2018

Wikipedia. Euroopan unionin laajentuminen. Luettavissa [https://fi.wikipedia.org/wiki/Euroopan\\_unionin\\_laajentuminen](https://fi.wikipedia.org/wiki/Euroopan_unionin_laajentuminen) Luettu 10.9.2018

Wikipedia. Silk Road Fund. 2018. Luettavissa [https://en.wikipedia.org/wiki/Silk\\_Road\\_Fund](https://en.wikipedia.org/wiki/Silk_Road_Fund) Luettu 11.11.2018.

Wikipedia. Toinen maailmansota. Luettavissa [https://fi.wikipedia.org/wiki/Toinen\\_maailmansota](https://fi.wikipedia.org/wiki/Toinen_maailmansota) Luettu 10.9.2018

Xinhua. 2015.Chronology of China's Belt and Road Initiative. The State Council. The People's Republic of China. Luettavissa [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2015/04/20/content\\_281475092566326.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm) Luettu 10.9.2018

Yirka, B. 2015. Study suggests a rise in number of trading partners leads to fewer wars between nations. Phys.org. Luettavissa <https://phys.org/news/2015-12-partners-wars-nations.html> Luettu 16.11.2018